

**Justus-Liebig-Universität Gießen**

Fachbereich Gesellschaftswissenschaften  
Institut für Politikwissenschaft

# **Magisterarbeit**

**Alltagsmobilität von Schülerinnen und Schülern: Zur  
Relevanz des öffentlichen Nahverkehrs**

Betreuer:  
**Prof. Dr. Peter Schmidt**

Verfasser:  
**Achim Kreis**  
Bonifatiusstr. 21  
63579 Freigericht

Gießen, Oktober 1999

## Inhaltsübersicht

<b>1. Einleitung und Problemstellung .....</b>	<b>1</b>
1.1. Vorwort .....	1
1.2. Problemstellung: Alltagsmobilität von Schülerinnen und Schülern .....	2
<b>2. Die Rahmenbedingungen .....</b>	<b>9</b>
2.1. Die gesetzlichen Vorgaben .....	9
2.2. Nahverkehrsplanung in Hessen .....	14
2.3. Entwicklung des Verkehrs .....	17
2.4. Verkehrspolitische Entscheidungen .....	23
2.5. Determinanten der Verkehrsmittelwahl .....	30
<b>3. Alltagsmobilität und Verkehrsmittelwahl .....</b>	<b>34</b>
3.1. Auswahl des Forschungsgegenstandes und der Stichprobe .....	34
3.2. Regionale Bestandsaufnahme .....	36
3.2.1. Siedlungs- und Infrastruktur .....	37
3.2.2. Verkehrsnachfrage .....	42
3.2.3. Situation für Radfahrer/innen .....	44
3.2.4. Schule als verkehrsinduzierender Faktor .....	45
3.3. Alltagsmobilität von Schülerinnen und Schülern .....	46
3.3.1. Basisdaten .....	46
3.3.1.1. Soziodemographische Merkmale .....	46
3.3.1.2. Allgemeine Determinanten der Verkehrsmittelwahl .....	48
3.3.1.3. Politische Einschätzung .....	52
3.3.1.4. Kritische Anmerkungen zur Befragung .....	53
3.3.2. Verkehrsmittelwahl ( <i>KONTIV</i> -Analyse) .....	57
3.3.2.1. Allgemeine Mobilitätsfaktoren .....	57
3.3.2.2. Verkehrsmittelwahl (Modal-Split) .....	61
<b>4. Zusammenfassung und Bewertung .....</b>	<b>69</b>
<b>5. Literatur .....</b>	<b>75</b>

Anlagen

# 1 Einleitung und Problemstellung

## 1.1 Vorwort

Seit einigen Jahren verfolge ich sowohl als Betroffener wie auch als "eingeweihter" Kommunalpolitiker die lokale und regionale Verkehrspolitik. Allerorten beklagen sich die Menschen über die zunehmende Verkehrsflut mit ihren negativen Begleiterscheinungen, doch Abhilfe scheint kaum in Sicht. Gefordert wird vieles, forschendes Interesse weckt aber die Frage nach den Auswirkungen, die die Menschen auch erreichen. Dieser Frage will ich mich mit dieser Arbeit wissenschaftlich annähern.

Ursprünglich hatte ich im Wintersemester 1996/97 die Idee, mit einem Oberstufenkurs in einem Projekt die Situation des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in sowie von und nach Freigericht genauer zu analysieren. In einer Vorbereitungsstunde haben die Schülerinnen und Schüler der Kopernikusschule Freigericht damals schon eine Reihe von Mängeln des bestehenden ÖPNV-Systems herausgearbeitet und Kritik aus ihrer Sicht formuliert. Das Projekt ist nicht zustande gekommen, die Kritik der Schüler/innen blieb. Ein großes Problem der Jugendlichen im ländlichen Freigericht ist es beispielsweise, ohne Führerschein und Auto abends noch etwas zu unternehmen, da keine Busse mehr fahren. Es stellte sich also die Frage, wer in einer ländlichen Region eines großen Flächenkreises wie dem Main-Kinzig-Kreis für die Schülerinnen und Schüler, immerhin rund 37.000 von 400.000 Einwohnern, die Träger des Verkehrs respektive der Mobilität sind. Diesem Problem soll mit der vorliegenden Untersuchung nachgegangen werden.

Mein besonderer Dank gilt neben meiner sehr geduldigen Familie der Kopernikusschule Freigericht, insbesondere dem Oberstufenleiter, Herr Sommer, der mir die ganze Jahrgangsstufe 12 für eine Stunde "zur Verfügung stellte", und den Schülerinnen und Schülern, die, obwohl sie eigentlich nach Hause gehen konnten, geduldig die Stunde abwarteten und die Fragebögen ausfüllten. Außerdem danke ich meinem Mentor, Prof. Dr. Peter Schmidt, dafür, daß er sein Versprechen auch nach längerer Zeit noch eingelöst hat, sowie Dr. Sebastian Bamberg.

## **1.2 Problemstellung: Alltagsmobilität von Schülerinnen und Schülern**

In der Bundesrepublik sind die Menschen heute schon weitgehend für die Probleme des zunehmenden Individualverkehrs sensibilisiert. Klimakatastrophe, Ozonalarm, Verkehrskollaps und Smog sind Begriffe, die inzwischen in allen Medien zum alltäglichen Berichtsumfang gehören. "Parallel zum real steigenden Verkehrsaufkommen auf den Straßen nimmt auch die subjektive Wahrnehmung dieses Problemkreises in der Bevölkerung kontinuierlich zu. Der immer noch ausgeprägte Wunsch der Deutschen nach individueller Auto-Mobilität wird vor allem durch die registrierten negativen Begleiterscheinungen und Folgen gebremst. Die Lärmbelastung in den Städten und die Umweltzerstörung durch Abgasemissionen stehen bei der Kritik im Vordergrund - neben den Klagen über sinkende Moral und steigende Gefahren im Straßenverkehr. (...) Die Kritik am Individualverkehr hat sich als soziale Norm etabliert, vergleichbar dem Umweltbewußtsein, unabhängig von den konkreten Alltagserfahrungen des Einzelnen. Starke Präsenz auf der Straße, in den Köpfen - und in den Medien: Die hohe Aufmerksamkeit, die dem Verkehr in Presse, Funk und Fernsehen gewidmet wird, ist ein Indiz für die Allgegenwart des Themas und steigert gleichzeitig das Interesse. Das Phänomen Verkehr begleitet als ergiebiger Gesprächsstoff in Talk-Runden und als Gegenstand zahlreicher Dokumentationen durch den Fernsehabend und funkt jeden Tag rhythmisch und mit teilweise apokalyptischen Meldungen den Radiohörern dazwischen."<sup>1</sup> Die Befragten der hier zitierten Spiegel-Untersuchung erwarten übrigens Lösungen "von oben": 57 % der Bevölkerung im Westen und sogar 78 % in den neuen Bundesländern votierte für häufigere Verkehrskontrollen, am angenehmsten jedoch erscheint es den Autofahrern in ganz Deutschland, "wenn technischer Fortschritt und zeitgemäße Konzepte die Verkehrsprobleme lösen, ohne daß ihre individuelle Mobilität eingeschränkt wird. In West (88 %) und Ost (90 %) werden Verkehrssteuerungs- und leitsysteme als probates Mittel zur Entzerrung der Verkehrsdichte erwartet und erwünscht."<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Spiegel Verlag 1993, S. 20 f

<sup>2</sup> Spiegel Verlag 1993, S. 23 f

Durchweg alle Politiker beteuern, etwas gegen die Umweltzerstörung tun zu wollen, auch wenn die Rezepte teilweise weit auseinander liegen. Auf Welt-Klima-Konferenzen wird um globale Schadstoffkontingente gerungen (meist vergeblich), womöglich soll zukünftig sogar der "freie Markt" den Umweltschutz regeln, wenn Schadstoffemissionen an internationalen Börsen gehandelt werden. Auf nationaler Ebene werden schadstoffarme Kraftfahrzeuge gefordert oder stärkere Energiesparanstrengungen zur Reduktion des Schadstoffausstosses. Auch auf Landes-, Kreis- und Gemeindeebene werden häufig Vorschläge für Maßnahmen eingebracht, die der Umweltzerstörung entgegenwirken sollen. Konkret erfahrbar sind allerdings die Auswirkungen der "Großen Politik" selten, es sei denn, daß Benzin (oder die Fahrkarte im Nahverkehr) tatsächlich teurer wird. Auf den unteren Ebenen können Maßnahmen wie Förderung von Zisternen oder Solaranlagen die Bürger direkt erreichen - oder auch gut geplante und zielgruppenorientierte Verbesserungen des Angebotes des öffentlichen Personennahverkehrs, die für die betroffenen Personen als Alternative erkennbar sind, wie Fischer/Zaborowski<sup>3</sup> beispielsweise für die Planungen im Zusammenhang mit dem Semesterticket in Gießen fordern.

Insgesamt läßt sich tendenziell feststellen, daß viele von Politikern eingebrachte Vorschläge mit Mißtrauen betrachtet werden - die sogenannte Politikverdrossenheit nagt massiv an der Glaubwürdigkeit der Politik. Politiker und Planer wollen dagegen wirken indem sie zunehmend bei Planungen die Bürger einbeziehen. Bürgerbegehren und Bürgerentscheide liegen im Trend, vor allem auf kommunaler Ebene, gelegentlich werden auch Bürger bei konkreten Planungen einbezogen. Verkehrsprojekte stehen in Hessen bei den Themen für Bürgerentscheide an dritter Stelle direktdemokratischer Aktivitäten<sup>4</sup>. Es scheint, als ob "Volkes Meinung" wieder mehr Gewicht bekommen sollte.

Dennoch: gerade bei der Verkehrsplanung spielen eine ganze Reihe von Akteuren (Planungsinstanzen, Finanzierer wie Bund und Länder, Gemeinden und Kreise, Träger öffentlicher Belange wie Naturschutzverbände und Kirchen, nicht zuletzt die

---

<sup>3</sup> vgl. Fischer/Zaborowski 1995, S. 2-4

<sup>4</sup> Schiller 1998, S. 8

Bürger, die die Leistungen in Anspruch nehmen) wichtige Rollen, die koordiniert werden müssen. Dafür wurden Gesetze wie das "Gesetz zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen"<sup>5</sup> beschlossen, die detailliert vorschreiben, wie zum Beispiel der öffentliche Personennahverkehr die verschiedenen an ihn gestellten Ansprüche erfüllen soll. Hier wird unter anderem geregelt, wie auf regionaler und kommunaler Ebene die Nahverkehrsplanung erfolgen soll - die vor Ort für die Menschen erfahrbar wird und dort auch für "flüssigen Verkehr" und, bei besseren Angeboten des öffentlichen Verkehrs und damit besserer Nutzung, geringeren Umweltbelastungen führen soll.

An dieser Stelle greift die vorliegende Arbeit ein mit dem Versuch, den vom Gesetzgeber formulierten Anspruch an der Realität zu messen: anhand der von Schülerinnen und Schülern der Kopernikusschule Freigericht (Main-Kinzig-Kreis) dokumentierten Wege an einem Stichtag soll untersucht werden, welche Relevanz der öffentliche Personennahverkehr für diese Zielgruppe hat.

Mit dem Gesetz zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs vom 19.1.1996 hat das Land Hessen den Landkreisen und Städten auferlegt, für ihren Bereich Nahverkehrspläne aufzustellen und in 5-Jahres-Zeiträumen fortzuschreiben. Im Januar 1998 hat der Kreistag des Main-Kinzig-Kreises den Nahverkehrsplan für den Kreis beschlossen.

Der Nahverkehrsplan soll die Ausrichtung des öffentlichen Personennahverkehrs auf Umweltschutz, Verkehrssicherheit, Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, die Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse sowie die bedarfsgerechte Gestaltung sicherstellen.

Anhand der gesetzlichen Vorgaben und der Richtlinien für die Erstellung der Nahverkehrspläne soll in der Untersuchung festgestellt werden, wie diese bedarfsgerechte Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs erreicht werden soll, wer an der Planung beteiligt wird und wie die Daten erhoben werden, welche Voraussetzungen die Politik für die Verkehrsplanung schafft und welche Prioritäten dort gesetzt werden (Teil 2 - Die Rahmenbedingungen).

---

<sup>5</sup> Gesetz- und Verordnungsblatt Hessen, Teil I - 6. Februar 1996, S. 50 f

Im darauf folgenden Abschnitt werden die Angaben dargestellt und ausgewertet, die eine Gruppe von Schülerinnen und Schülern (Jahrgangsstufe 12 der Kopernikus-schule Freigericht) von einem festgelegten Stichtag machte. Am 19. Januar 1999 wurde diese Gruppe gebeten, sogenannte Mobilitätstagebücher zu erstellen: für den Vortag waren in Wegeprotokollen alle zurückgelegten Wege und benutzten Verkehrsmittel einzutragen. Hierbei wird ein Weg über die auslösende Aktivität definiert. Die Befragten gaben für jeden Weg am vorgegebenen Stichtag spaltenweise an:

- Uhrzeit: Beginn des Weges
- Zweck
- alle genutzten Verkehrsmittel
- Zieladresse
- Uhrzeit: Ankunft am Ziel
- Entfernung.

Aus Beginn- und Ankunft-Uhrzeit kann so beispielsweise leicht die Wegedauer ermittelt werden.

Die hier angewendeten Wegeprotokolle zur Erhebung der Alltagsmobilität wurden 1975 erstmals für den Bundesminister für Verkehr in der "Kontinuierlichen Erhebung des Verkehrsverhaltens (*KONTIV*)" angewendet. Das Verfahren ist inzwischen in mehreren Ländern eingesetzt worden und als *KONTIV-Design* bekannt. Es werden nicht isolierte Wege betrachtet, sondern komplette Aktivitätenabfolgen und Wegeketten. Jeder zurückgelegte Weg wird nach seinem Ziel bzw. Zweck definiert. Dabei gehen alle genutzten Verkehrsmittel in die Analyse ein, auch die nichtmotorisierte Verkehrsteilnahme (zu Fuß, Fahrrad), die auch heute noch in Verkehrsplanungsmodellen vielfach unterbelichtet bleibt.

Daneben wurden einige deskriptive Basisdaten erhoben, zum Beispiel zur Verkehrsmittelausstattung der Haushalte.

Anhand der Daten soll eine Momentaufnahme der Alltagsaktivitäten der Zielgruppe und der Verkehrsmittelwahl erstellt werden (Teil 3 - Alltagsmobilität und Verkehrsmittelwahl).

Im abschließenden Teil werden Anspruch und Wirklichkeit verglichen: Es soll untersucht werden, ob bei den bisherigen Planungen die Anforderungen der Schülerinnen und Schüler berücksichtigt wurden und diese also die bereitgestellten öffentlichen Verkehrsmittel nutzen. Das Gesetz fordert eine bedarfsgerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs, anhand des Mobilitätsverhaltens der Schülerinnen und Schüler kann nun festgestellt werden, welche Relevanz der öffentliche Personennahverkehr für die Zielgruppe hat und wer die "Träger der Mobilität" sind (Teil 3 - Auswertung). Die Gruppe der 17 bis 19jährigen Schüler/innen dürfte sich gerade in der Phase der "Verkehrsmittel-Sozialisation" befinden, aus den Erfahrungen der Kindheit und Jugend mit der Verkehrsmittelwahl der Eltern und gegebenenfalls älteren Geschwister, dem Verhalten im Freundeskreis, dem mehr oder weniger starken Zwang zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für den Schulweg und der objektiven Verfügbarkeit der Verkehrsmittel bilden die Jugendlichen die Einstellungen, Kontrollüberzeugungen und Verhaltensroutinen heraus, die für die folgenden Jahre ihr Verhalten prägen werden. Auf die Determinanten der Verkehrsmittelwahl wird in Abschnitt 2.5 noch eingegangen, hier kann jedoch schon vorausgeschickt werden, daß die Nutzungshäufigkeit (in der Vergangenheit) einen deutlichen Einfluß auf die Nutzungsintention (für zukünftige Wege) hat; es wäre also zu erwarten, daß die Schüler/innen, die vor dem Führerscheinbesitz häufiger mit Bahn, Bus, Fahrrad oder zu Fuß mobil waren, dies eher beibehalten werden - es sei denn, die Erfahrungen beispielsweise mit einem Verkehrsmittel sind schlecht. Wir wollen den Schüler/innen jedenfalls nicht unterstellen, was Bamberg/Bien/Schmidt für die regelmäßigen Autonutzer herausgefunden haben: "Nach den vorliegenden Befunden beurteilen die Autofahrer viele Aspekte des Bussystems negativ, ohne daß diese Urteile notwendigerweise stark mit dem objektiven Zustand des Bussystems zusammenhängen. (...) Es scheint so zu sein, daß die negative Einstellung der Autofahrer zum Bus dazu führt, daß der Bus als potentielle Verkehrsmittelalternative vollständig ausgeblendet wird. Der gewohnheitsmäßige Ausschluß der Verkehrsmittelalternative Bus aus dem subjektiven Entscheidungsraum verringert auch die Wahrscheinlichkeit, daß Informationen über Verbesserungen des ÖV-Systems aktiv gesucht und verarbeitet



werden, geschweige, daß sie zu einer Revidierung der handlungsrelevanten Kognitionen führt."<sup>6</sup>

Gehen wir nun einmal optimistisch davon aus: die Schüler/innen sind gewohnt, mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Schule zu kommen, und sie finden Bedingungen vor, damit auch in ihrer Freizeit mobil zu sein. Sind sie mit diesen Gegebenheiten einigermaßen zufrieden, sollten sie auch nach dem Erwerb des Führerscheins öffentliche Verkehrsmittel noch als Alternative in Betracht ziehen. Ist dagegen auch schon vor Erlangen des Führerscheins die Mobilität der SchülerInnen auf den Pkw (als Mitfahrer bei Elten, Geschwistern, Freunden/Bekannten) fixiert, wird dies vermutlich beibehalten werden.

Wir vermuten also (wiederum optimistisch) für die Erhebung der Alltagsmobilität der Schüler/innen:

H1: Die Schülerinnen und Schüler nutzen für den Schulweg in hohem Maße öffentliche Verkehrsmittel und sind mit diesen zufrieden. Sie nutzen öffentliche Verkehrsmittel auch in der Freizeit. ÖPNV erfüllt insofern die von den Gesetzgebern formulierte Vorgabe, Teil der Daseinsvorsorge zu sein, mit dem die wesentlichen Ziele der tägliche Lebensgestaltung erreicht werden können.

H2: Die Schüler, die schon im Besitz des Pkw-Führerscheins sind, verhalten sich umweltgerecht und nutzen weiterhin für den größeren Teil der Wege (vor allem Schulwege) öffentliche Verkehrsmittel.

Darüber hinaus wird im Fragebogen erkundet, wie die Schülerinnen und Schüler die Möglichkeit einschätzen, auf die Verkehrsplanung vor Ort Einfluß zu nehmen und wer für diese Planung überhaupt verantwortlich ist. Schließlich sollen sie in der Oberstufe Qualifikationen und Kompetenzen erwerben, "die es ihnen ermöglichen, sich an öffentlicher Meinungs- und Willensbildung zu beteiligen und staatsbürgerliche Verantwortung zu übernehmen. Diesem Anspruch wird der Gemeinschaftskundeunterricht gerecht, wenn er den Lernenden wissenschaftsbezogene und zugleich handlungsorientierende Erfahrungen

---

<sup>6</sup> Bamberg 1994, S. 40

vermittelt." Die Schülerinnen und Schüler sollen demnach unter anderem befähigt werden zu "bewußter Wahrnehmung der öffentlichen Meinungs- und Willensbildung sowie zu kritischer Mediennutzung" und zur "Mitwirkung in gesellschaftlichen und politischen Handlungszusammenhängen."<sup>7</sup>

Daneben ist angestrebt, Daten über die Alltagsmobilität und Verkehrsmittelwahl der Schülerinnen und Schüler zu gewinnen, die für die weitere Verkehrsplanung im Landkreis von Bedeutung sein können. Ohne detaillierte Kenntnisse über das Mobilitätsverhalten der potentiellen Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel können akzeptable Verkehrsangebote schwerlich konzipiert werden. Die Auswertungen über Alltagsmobilität, Freizeitverhalten und Verkehrsmittelwahl können daher anschließend den Verantwortlichen für die Verkehrsentwicklung im Main-Kinzig-Kreis als Baustein für die weitere Planung und mit der Bitte um eine Stellungnahme übergeben werden, so daß die Schülerinnen und Schüler letztendlich eine Rückmeldung erhielten.

---

<sup>7</sup> Hessisches Kultusministerium, Rahmenplan Gymnasiale Oberstufe

## 2 Die Rahmenbedingungen

In diesem Teil sollen die Vorgaben der Gesetzgeber sowie der Politik für die Verkehrsplanung und -förderung diskutiert werden. Sie stellen die Rahmenbedingungen für die Verkehrsmittel-Verfügbarkeit dar, unter denen sich die Schülerinnen und Schüler für den jeweiligen Zweck für ein Verkehrsmittel entscheiden. Das sind im Wesentlichen die gesetzlichen Vorgaben (2.1), die den verschiedenen Verkehrssystemen zugrundeliegen; die finanziellen Vorgaben (2.4) für die Bereitstellung der Verkehrsangebote; die Richtlinien für die konkrete Nahverkehrsplanung in Hessen (Datenerhebung, Marktforschung, Angebots-Evaluation etc., 2.2); sowie die Entwicklung des Verkehrs allgemein (2.3). Daneben spielen, wie aus verschiedenen Untersuchungen hervorgeht, weitere Determinanten der Verkehrsmittelwahl eine Rolle, zu denen in Abschnitt 2.5 einige Bemerkungen folgen.

### 2.1 Die gesetzlichen Vorgaben

Im Folgenden sollen kurz die Voraussetzungen aufgezeigt werden, die die Gesetzgeber geschaffen haben, um den öffentlichen Personennahverkehr beziehungsweise die öffentlichen Verkehrsmittel zu festen Säulen der Daseinsvorsorge zu gestalten. Die gesetzlichen Vorgaben beinhalten europaweit gültige, nationale und landesgesetzliche Regelungen.

- Die EG-Verordnung 1191/69 in der Fassung der EG-Verordnung 1893/91<sup>8</sup> zielt auf die Stärkung der wirtschaftlichen Eigenständigkeit der Verkehrsunternehmen. Es wurde festgelegt, daß die nicht kostendeckenden Verkehrsleistungen in gesonderten Verträgen von den Aufgabenträgern mit den Verkehrsunternehmen geregelt werden und von diesen in getrennter Rechnungsführung zu buchen sind, Betriebseinnahmen aus Zahlungen der öffentlichen Hand dürfen nicht in andere Unternehmensbereiche transferiert werden.
- Diese Verordnung schaffte die Voraussetzungen für die Änderungen auf Bundesebene, insbesondere die Regionalisierung des Schienenverkehrs sowie die

---

<sup>8</sup> EWG 1991

Änderungen im Personenbeförderungsgesetz. Die Bahnstrukturreform setzte eine Änderung und Ergänzung des Grundgesetzes voraus, die zum 1.4.1994 erfolgt ist. Im Artikel 87 e ist nun geregelt, daß Eisenbahnen des Bundes als privatrechtliche Wirtschaftsunternehmen geführt werden (Art. 87 e Abs. 3) sowie das "Allgemeinwohlgebot" in Art. 87 e Abs. 4: "Der Bund gewährleistet, daß dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt."<sup>9</sup>

- Am 27.12.1993 wurden weitere relevante Bundesgesetze geändert. Das Gesetz zur Regionalisierung des SPNV (Schienenpersonennahverkehr) - Regionalisierungsgesetz<sup>10</sup> - regelt die Übertragung der Aufgaben- und Finanzverantwortung für den SPNV vom Bund auf die Länder. In § 1 wird festgelegt: "(1) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. (2) Die Stellen, die diese Aufgabe wahrnehmen, werden durch Landesrecht bestimmt." In § 2 wird der Begriff "ÖPNV" gesetzlich definiert: "Öffentlicher Personennahverkehr ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt." Das Gesetz regelt auch die Finanzierung des ÖPNV und die Aufschlüsselung der Mittel auf die Bundesländer.
- Die Neufassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)<sup>11</sup> regelt, daß gemeinwirtschaftliche Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne der EG-Verordnung 1191/69 n.F. (vgl. Fußn. 8) ausgeschrieben werden können und daß inländische Verkehrsunternehmen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, gegen Zahlung eines

<sup>9</sup> Hessische Landeszentrale 1998, S. 73

<sup>10</sup> Bundesgesetzblatt I, 1993, S. 2395 f

<sup>11</sup> Bundesgesetzblatt I, 1993, S. 2396 f

Entgeltes diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur aller dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahn-Verkehrsunternehmen erhalten sollen. Damit wird der Wettbewerb im Eisenbahnverkehr ermöglicht.

- Die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)<sup>12</sup> legt den Ordnungsrahmen für den straßengebundenen ÖPNV (Straßenbahnen und Kraftfahrzeuge im Linienverkehr) fest. In § 8 wurde die Definition des ÖPNV aus § 2 des Regionalisierungsgesetzes (Fußn. 10) übernommen. In Abs. 3 wird der Begriff "Aufgabenträger des ÖPNV" eingeführt: "Die Genehmigungsbehörde hat im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (Aufgabenträger) und mit den Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung für eine Integration der Nahverkehrsbedienung, insbesondere für Verkehrskooperation, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne, zu sorgen. Sie hat dabei einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustandegekommen ist und nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmen führt. Dieser Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs."
- Mit der Neufassung des Gesetzes zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen<sup>13</sup> vom 19.1.1996 wurden die Grundlagen der Planung des öffentlichen Personennahverkehrs (kurz ÖPNV) in Hessen festgeschrieben. Für die Untersuchung ist dabei im wesentlichen von Bedeutung, von wem und für wen die Nahverkehrsplanung vorgenommen werden soll und welchen Anforderungen sie zu genügen hat - in Teil 3 wird dann dargestellt, ob dies für die beobachtete Zielgruppe zutrifft beziehungsweise ob die Anforderungen erfüllt wurden. Der Gesetzestext ist in Anlage 2 beigelegt, hier sollen kurz die wichtigsten Regelungen vorgestellt werden.

---

<sup>12</sup> Bundesgesetzblatt I, 1993, S. 2418 f

<sup>13</sup> Gesetz- und Verordnungsblatt I, 1996

## § 1 Ziele

(2) Der öffentliche Personennahverkehr soll als Teil des Umweltverbundes (Zusammenwirken von Zufußgehen, Fahrradverkehr und öffentlichem Personennahverkehr) dem Umweltschutz, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse dienen und als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Dabei soll die bessere Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbundes erreicht werden.

(3) In der Landesplanung, der Regionalplanung und der Bauleitplanung der Gemeinden sowie bei Verfahren der Raumordnung ist darauf hinzuwirken, daß Wohnbereiche an Arbeitsstätten, an öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen sowie an Erholungsbereiche verkehrssparend durch umweltverträgliche Verkehrsmittel mit dem Vorrang für den Umweltverbund auf kurzen Wegen angebunden werden. (...)

(4) Dem öffentlichen Personennahverkehr soll bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden, soweit dies zur Ordnung der nahverkehrlichen Verbindungen erforderlich ist, dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt.

## § 2 Anwendungsbereich, Begriffsbestimmungen (...)

(2) Der öffentliche Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. (...)

## § 4 Träger des öffentlichen Nahverkehrs

(1) Die Landkreise, die kreisfreien Städte und die Gemeinden mit mehr als 50000 Einwohnern haben als zuständige Aufgabenträger für die Planung, die Organisation und die Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs auf ihrem Gebiet zu sorgen. (...)

## § 10 Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr (...)

(2) Der öffentliche Personennahverkehr ist grundsätzlich bedarfsgerecht zu gestalten. Dabei soll sichergestellt werden, daß die wichtigen Ziele der täglichen

Lebensgestaltung im öffentlichen Personennahverkehr erreicht werden können. (...)

Insgesamt kann also festgehalten werden, daß das Gesetz den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als Teil der Daseinsvorsorge des Staates ansieht und daher die bedarfsgerechte Gestaltung fordert. Der öffentliche Personennahverkehr soll somit als Teil des Umweltverbundes dem Umweltschutz, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse dienen und als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr bereitstehen.

Es zeigt sich allerdings beispielsweise in § 1 (3), daß nicht nur die Nahverkehrsplanung für die Grundversorgung mit "Mobilität" verantwortlich sein soll, sondern auch Landesplanung, Regionalplanung und Bauleitplanung sollen die Orte, zwischen denen sich Menschen bewegen, näher zusammenbringen. § 1 (4) schränkt den Vorrang des öffentlichen Personennahverkehrs insofern ein, daß Aspekte der Wirtschaftlichkeit und der Nachfrage ins Spiel gebracht werden - hier sind große Interpretationsspielräume: gerade die Nachfrage kann in einem Extremfall so gedeutet werden, daß Menschen, die mit dem Auto eine Strecke zurücklegen, bewußt dieses Verkehrsmittel gewählt haben, die Motivation, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen mithin gering sei; andererseits könnten alle Menschen, die sich mit unterschiedlichsten Verkehrsmitteln auf den Weg machen, als potentielle Teilnehmer des Umweltverbundes eingestuft werden, was ebenfalls einseitig überspitzt wäre. Die Faktoren, die zur Auswahl eines Verkehrsmittels für einen bestimmten Fahrtzweck führen, müssen für die zukunftsfähige Gestaltung von Verkehrsmittelangeboten sehr genau und zielgruppenspezifisch erforscht werden, wenn die Planung nicht an den Kunden vorbeigehen soll.

Zudem wird von den gestaltenden Politikerinnen und Politikern auf die angesichts der Knappheit der öffentlichen Haushalte zunehmend eingeschränkten Handlungsspielräume hingewiesen, hierzu sei auch auf die Bemerkungen im Abschnitt 2.4 verwiesen.

§ 10 (2) regelt, daß der Nahverkehr bedarfsgerecht zu gestalten ist und die wesentlichen Ziele der täglichen Lebensgestaltung mit öffentlichen Verkehrsmitteln

erreichbar sein sollen - mit der Einschränkung, wie sie auch für § 1 (4) genannt wurde, daß für diese wesentlichen Ziele der täglichen Lebensgestaltung keine Mindestanforderungen genannt sind und somit Interpretationsspielraum bleibt. Wie die Nahverkehrsplanung im Einzelnen vorgenommen werden soll, ist in § 12 geregelt: die Entwicklung des ÖPNV soll in Nahverkehrsplänen, die von den Aufgabenträgern beschlossen werden, für Fünfjahreszeiträume vorausgeplant werden. Im nächsten Abschnitt wird die Vorgehensweise umrissen.

## **2.2 Nahverkehrsplanung in Hessen**

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung hat in Zusammenarbeit mit dem Hessischen Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen einen Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen herausgegeben<sup>14</sup>. Dort werden sieben Arbeitsschritte (AS) für die Aufstellung eines lokalen Nahverkehrsplanes (NVP) dargestellt:

- AS 1 Bestandsaufnahme,
- AS 2 Mängelanalyse,
- AS 3 Politische Willensbildung (Anforderungsprofil),
- AS 4 Maßnahmendefinition (Angebotskonzeption),
- AS 5 Maßnahmenwirkung,
- AS 6 Bewertung,
- AS 7 Politische Entscheidung

Vor Abschluß des AS 4 und nach Abschluß des AS 7 sind zusätzlich die folgenden Verfahrensschritte (VS) durchzuführen:

- VS 1 Anhörung der Beteiligten,
- VS 2 Verabschiedung des lokalen NVP durch den Kreistag.

Die wesentlichen Schritte bei der Erstellung des Nahverkehrsplanes werden von der Kreisverwaltung beziehungsweise der lokalen Nahverkehrsgesellschaft (LNG) durchgeführt, jeweils unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen (VU), oder von dieser an Dritte vergeben.

---

<sup>14</sup> Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, 1995



Die folgende Übersicht zeigt die Arbeits- und Verfahrensschritte zur Aufstellung der lokalen Nahverkehrspläne<sup>15</sup>:

Tabelle. 1:

Arbeits-/ Verfahrensschritt	Beteiligte
AS 1 Bestandsaufnahme	...durch den Träger des ÖPNV (Kreisverwaltung/LNG) oder durch Vergabe an Dritte jeweils unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen
AS 2 Mängelanalyse	...durch den Träger des ÖPNV (Kreisverwaltung/LNG) oder durch Vergabe an Dritte jeweils unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen
AS 3 Anforderungsprofil	...durch den Träger des ÖPNV (Kreistag)
AS 4/1 Maßnahmendefinition	...durch den Träger des ÖPNV (Kreisverwaltung/LNG) oder durch Vergabe an Dritte jeweils unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen
VS 1 Anhörung	...der Anhörungsberechtigten nach §14 PBefG ...des regionalen Verkehrsverbundes ...der LNG, sofern diese nicht Aufgabenträger ist ...der Genehmigungsbehörde (Regierungspräsidium) ...der zust. technischen staatlichen Verwaltung (HLSV) ...der benachbarten Aufgabenträger
AS 4/2 Maßnahmendefinition	...durch den Träger des ÖPNV (Kreisverwaltung/LNG) oder durch Vergabe an Dritte jeweils unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen
AS 5 Maßnahmenwirkung	...wird durch den Träger des ÖPNV (Kreisverwalt./LNG) oder durch Vergabe an Dritte jeweils unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen ermittelt
AS 6 Bewertung	...der Angebotskonzeption und der Maßnahmenwirkung durch den Träger des ÖPNV (Kreisverwaltung/LNG) oder durch Vergabe an Dritte
AS 7 Politische Entscheidung	...durch den Träger des ÖPNV (Kreistag)
VS 2 Beschlußfassung	...und Verabschiedung des NVP durch den Träger des ÖPNV (Kreistag)
VS 2 Rechtsverbindlichkeit	Der NVP erlangt Rechtsverbindlichkeit und ist nach fünf Jahren fortzuschreiben.

Der Kreistag des Main-Kinzig-Kreises hat im Januar 1998 den Nahverkehrsplan für den Main-Kinzig-Kreis beschlossen.

<sup>15</sup> Quelle: Hess. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung 1995

Die wesentlichen Arbeiten für die Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs werden also von der Kreisverwaltung oder der lokalen Nahverkehrsgesellschaft des Kreises geleistet oder an Dritte (beispielsweise ein Planungsbüro) delegiert. Die Zielgruppe, also die Kundinnen und Kunden des ÖPNV, werden allein im Verfahrensschritt VS 1 (Anhörung) gehört, allerdings indirekt über die Vertretungskörperschaft ihrer Gemeinde oder einen Fahrgastverband, jedenfalls wenn es einen solchen gibt. Anhörungsberechtigt sind demzufolge:

- betroffene Verkehrsunternehmen und Gemeinden,
- zuständige Straßenbaulastträger und Planungsbehörden,
- ggf. andere betroffene Behörden,
- Industrie- und Handelskammern, betroffene Fachgewerkschaften,
- Fachverbände der Verkehrstreibenden und Fahrgastverbände, außerdem:
- der regionale Verkehrsverbund als regionaler Aufgabenträger,
- die lokale Nahverkehrsgesellschaft (LNG), sofern diese nicht mit der Aufstellung des NVP beauftragt ist,
- die Genehmigungsbehörde (Regierungspräsidium),
- die zuständige technische staatliche Verwaltung (Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, HLSV) bezüglich der Investitionsförderung,
- die benachbarten Aufgabenträger.

Darüber hinaus wurden Fahrgastzählungen und Stichprobenbefragungen im Hanauer Freiheitsplatz, an den Bahnhöfen der Kinzigtalbahn (Frankfurt - Fulda, RE-Halt) und in den Buslinien im ländlichen Raum durchgeführt.

Es muß sich nun zeigen, ob das neue Verfahren der ÖPNV-Planung, das durch europäische Verordnungen und Bundesgesetze eingeleitet und in Hessen durch die Novelle des ÖPNV-Gesetzes vollzogen wurde, spürbare Auswirkungen auf die Angebote des öffentlichen Nahverkehrs hat, die den Bedürfnissen der Nutzer entgegenkommen und dann auch entsprechend angenommen beziehungsweise nachgefragt werden.

## 2.3 Entwicklung des Verkehrs

Mit der Neuordnung des Eisenbahnwesens und der Neuregelung des öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland zielten die Gesetzgeber darauf ab, einerseits Wettbewerb in diesen Verkehrszweigen zu ermöglichen, andererseits diese als feste Säulen der Daseinsvorsorge im Staat zu verankern - so wird jedenfalls übereinstimmend in den Gesetzestexten postuliert. Wie ernst es die Politik mit solchen eher unverbindlichen Festlegungen (oben wurde schon angedeutet, welche Interpretationsspielräume beispielsweise das hessische ÖPNV-Gesetz läßt) meint, kann anhand verschiedener Vergleichszahlen untersucht werden. Hier sollen zunächst einige allgemeine Tendenzen des Verkehrs und der Mobilität und einige beispielhafte Veränderungen der letzten Jahre aufgezeigt werden.

- Die Bevölkerung der Bundesrepublik umfaßte 1995 knapp 82 Millionen Menschen (Hessen 6 Mill.), davon waren 16 Mill. unter 18 Jahren, 53 Mill. zwischen 18 und 65 Jahren und 13 Mill. älter. Die Zahl der Schüler und Studenten belief sich auf circa 14 Millionen<sup>16</sup>.
- Im Mittelpunkt des Verkehrsgeschehens in Deutschland steht der Straßenverkehr, der die Verkehrswege, Verkehrsmittel und Transportmengen dominiert. So war am 1.1.1998 die Länge der überörtlichen Straßen mit 231.074 km rund fünfmal so groß wie die der Eisenbahnstrecken (44.800 km). Der Bestand an Pkw belief sich zum 1. Juli 1998 auf 41,7 Millionen (Hessen 3,3 Mill.), der Kfz-Bestand insgesamt auf 49,6 Mill. Fahrzeuge (Hessen 3,85 Mill.). Demgegenüber besaß die Bahn knapp 14.000 Triebfahrzeuge und etwa ebensoviele Reisezugwagen sowie rund 150.000 Güterwagen. Sowohl bei den transportierten Gütern als auch bei den beförderten Personen waren die Hauptverkehrsmittel Kraftfahrzeuge, im Personenverkehr mit über 80% aller beförderten Personen. Im Linienverkehr (öffentlicher Straßenpersonenverkehr) wurden 1997 in Deutschland 7,8 Milliarden Personen befördert (Transportleistung 51,5 Milliarden Personenkilometer, mittlere Reiseweite 6,7 km), im Gelegenheitsverkehr (einschließlich Taxi- und Mietwagen) 78 Millionen, mit Eisenbahnen 1,7 Milliarden, im Luftverkehr 99 Millionen,

---

<sup>16</sup> Bundesministerium für Verkehr 1998

dagegen im Individualverkehr gut 50 Milliarden. Insgesamt ist seit 1990 die Zahl der Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs wie auch die der Beförderungsleistung in km kontinuierlich gesunken (zwischen 0,2 und 1,5 % jährlicher Rückgang). Im Nahverkehr der Eisenbahn wurden 1,65 Milliarden Fahrgäste bei 32,2 Milliarden Personenkilometern Leistung (mittlere Reiseweite 19,5 km) befördert.<sup>17</sup>

- In Hessen verteilte sich die Bevölkerung von 6 Millionen am 31.12.97 auf 6,2 % unter 6 Jahre, 9,4 % 6-15 Jahre, 6,2 % 15-21 Jahre, 62,4 % 21-65 Jahre sowie 15,9 % über 65 Jahre. 687.601 Schüler waren an allgemeinbildenden Schulen. Hier stieg die Zahl der neu zugelassenen Kfz von 27.607 in 1994 über 29.644 in 1995 und 32.704 in 1996 auf 33.923 im Jahr 1997 an (+ 23 %), die Gesamtzahl der Personenkraftwagen stieg von 2,7 Mill. in 1987 auf 3,28 Mill. an, so daß am 1.7.97 rund 544 von 1.000 Einwohnern einen Pkw besaßen. Die Zahl der beförderten Personen der Straßenverkehrsunternehmen sank von 38,9 Mill. 1994 über 38,2 Mill. 1995 auf 36,4 Mill. 1996 und stieg 1997 wieder leicht auf 37,1 Mill. (insgesamt - 0,5 %)<sup>18</sup> (die Daten des Statistischen Bundesamtes weisen demgegenüber von 1991 bis 1993 Zuwächse bei den Beförderungszahlen im Eisenbahnverkehr und, in geringerem Maße, auch im öffentlichen Straßenverkehr bei sinkenden Kfz-Zulassungszahlen aus, erst etwa 1994 kehrt sich dieser Trend um, die Eisenbahnen verzeichnen nur noch geringe Zuwächse, die öffentlichen Straßenverkehre einen Rückgang, die Zulassungszahlen steigen deutlich<sup>19</sup>).

Während Grevsmühl noch 1985 bemängelt, daß für wesentliche Bereiche des Verkehrsgeschehens, beispielsweise Fußgänger- und Fahrradverkehr, keine oder nur unzureichende Daten vorliegen und somit kein geschlossenes Informationssystem zum Personenverkehr vorliegt<sup>20</sup>, stellt sich die Situation heute anders dar. Neben den amtlichen Erhebungen (bspw. Volkszählung, Mikrozensus) wurden mit den

---

<sup>17</sup> Daten in diesem Abschnitt: Statistisches Bundesamt 1999. Erfassungsgrundlagen sind unter anderen das zentrale Fahrzeugregister, Statistiken der Deutschen Bahn, Erhebungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung DIW, des Bundesamtes für Wirtschaft BAW, des Kraftfahrtbundesamtes KBA u.a.

<sup>18</sup> Hess. Stat. Landesamt 1996 S. 361; 1999 S. 23 sowie 1998, CD-ROM

<sup>19</sup> Statistisches Bundesamt 1993 - 1998

<sup>20</sup> DVWG 1986, S. 15 f

KONTIV-Erhebungen 1975, 1982 und 1986 (in den neuen Bundesländern als System repräsentativer Verkehrsbefragungen, SrV, ähnlich eingeführt) sowie den Verkehrsmengenzählungen der Unternehmen und Verkehrsträger sowie anderer Forschungsinstitute eine ganze Reihe wichtiger Daten erfaßt. So sind heute Daten nicht nur über die Wirtschaftlichkeit der Verkehrskonzepte vorhanden, es werden auch komplexe Wegefolgen und die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegten Strecken in die Betrachtung einbezogen. Darüber hinaus werden auch Daten über Einstellungen zu Verkehrsmitteln und Motivationen zu ihrer Nutzung erhoben und in komplexen Handlungsmodellen getestet, die wiederum detaillierte Aussagen über geplante Verbesserungen des Verkehrsangebotes und die erwartete Akzeptanz der Fahrgäste möglich machen (verwiesen sei hier auf Fischer/Zaborowski 1995). Das Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie (BMBF) beauftragte 1995 das Internationale Institut für Empirische Sozialökonomie (INFINES) mit der Durchführung einer Untersuchung über "Mobilität und Verkehr: Einstellungen der Bürger im Spiegel von Umfrageergebnissen in vergleichender sekundäranalytischer Perspektive", ein Auszug aus dem Endbericht stellt der TÜV Rheinland im Internet vor<sup>21</sup>. Dort finden sich weitere Literaturhinweise zum Thema. In der Spiegel-Dokumentation "Auto, Verkehr und Umwelt" wurde 1993 festgestellt: "Alltagsmobilität spielt sich in Ost und West (-deutschland, Anm.d.Verf.) zu beträchtlichen Teilen innerhalb relativ kurzer Distanzen und am Wohnort ab - rund ein Drittel aller Wege ist kürzer als ein Kilometer, über die Hälfte kürzer als drei Kilometer; lediglich jeder sechste Weg führt weiter als zehn Kilometer. Die Pkw-Nutzung setzt bereits bei Kurzdistancen ein - jede dritte Pkw-Fahrt ist kürzer als drei, jede zweite kürzer als fünf Kilometer. Dabei kann der Zeitvorteil nicht sehr hoch sein, denn per Pkw wird im Durchschnitt lediglich eine Tür-zu-Tür-Geschwindigkeit von 30 km/h im Westen beziehungsweise 25 km/h im Osten erzielt."<sup>22</sup> Nach dieser Untersuchung wurden die öffentlichen Verkehrsmittel, Fahrrad und Fortbewegung zu

---

<sup>21</sup> INFINES 1997, siehe auch: Jaufmann, D., Mobilität und Verkehr: Einstellungen der Bürger im Spiegel von Umfrageergebnissen in vergleichender sekundäranalytischer Perspektive. Stadtbergen/Leitershofen 1996.

<sup>22</sup> Spiegel Verlag 1993, S.10

Fuß überwiegend von jüngeren (14 bis 19 Jahre) sowie älteren (ab 60 Jahre)

Menschen genutzt (zwischen 67 und 77 %).

Allgemein ergab sich aus der repräsentativen KONTIV-Befragung des Spiegel für die Verkehrsmittelwahl folgendes Bild:

*Tabelle 2:*

	West	Ost
Pkw und motorisiertes Zweirad nutzen als Fahrer:	45 %	40 %
als Mitfahrer:	6 %	4 %
Umweltverbund (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV):	49 %	55 %

Schäfers<sup>23</sup> gibt für die Gesamtbevölkerung als Nutzer/innen öffentlicher Verkehrsmittel 12 %, Autofahrer/innen 52 % und Motorradfahrer/innen 1 % an, das Fahrrad wählen demzufolge 11 % und zu Fuß gehen 24 %.

Verkehrswissenschaftlich gesehen ist dies schon ein bedenkliches Ergebnis: schätzt man die Umweltverträglichkeit der Verkehrsmittelnutzung der Bevölkerung anhand der Unterteilung in "Umweltverbund" (Zufußgehen, Fahrradfahren, öffentliche Verkehrsmittel) und andererseits "motorisierter Individualverkehr" ein, ist die Situation als ökologisch kritisch anzusehen, wenn der Anteil des Umweltverbundes unter 50 % des Gesamtverkehrsaufkommens liegt. "Eine noch kritischere Situation wird dann erreicht, wenn der Wegeanteil der Auto-Selbstfahrer/innen den Wegeanteil des Umweltverbundes übertrifft."<sup>24</sup> Dieses Stadium der "Individualisierung von Mobilität" war zumindest zum Zeitpunkt der Spiegel-Erhebung noch nicht erreicht, dennoch ist der Umweltverbund leicht ins Hintertreffen geraten. Öffentliche Verkehrsmittel, die ja ein Bestandteil der Daseinsvorsorge sein sollen, wurden insgesamt nur für rund 10 % der Wege genutzt.

<sup>23</sup> Schäfers 1997, Zahlen nach Bundesministerium f. Verkehr / Socialdata 1995

<sup>24</sup> Dommer/Schmidt 1995, S. 160

Das Bundesverkehrsministerium listet für 1991 und 1994 folgende Zahlen für die Verkehrsmittelwahl von Erwerbstätigen, Schülern und Studierenden auf<sup>25</sup>:

Abb. 1:

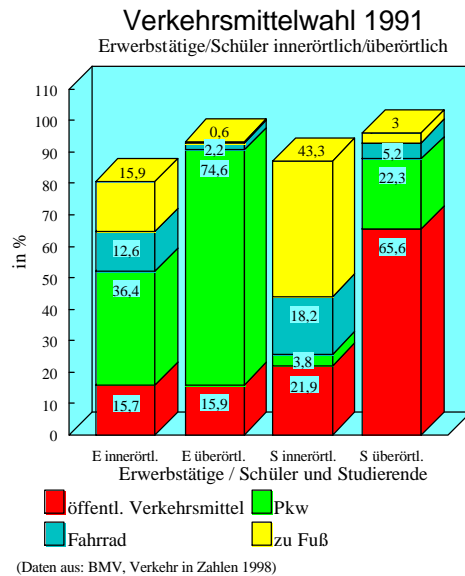
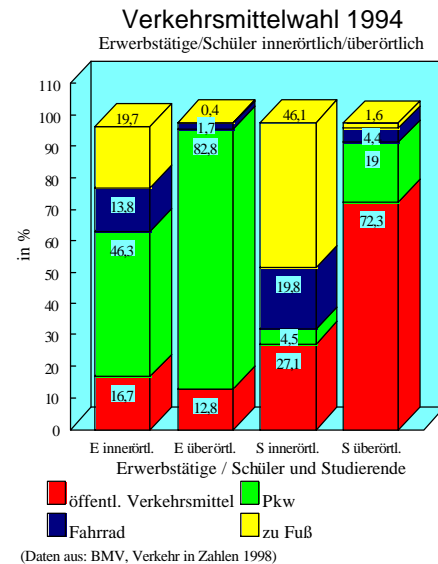


Abb. 2:



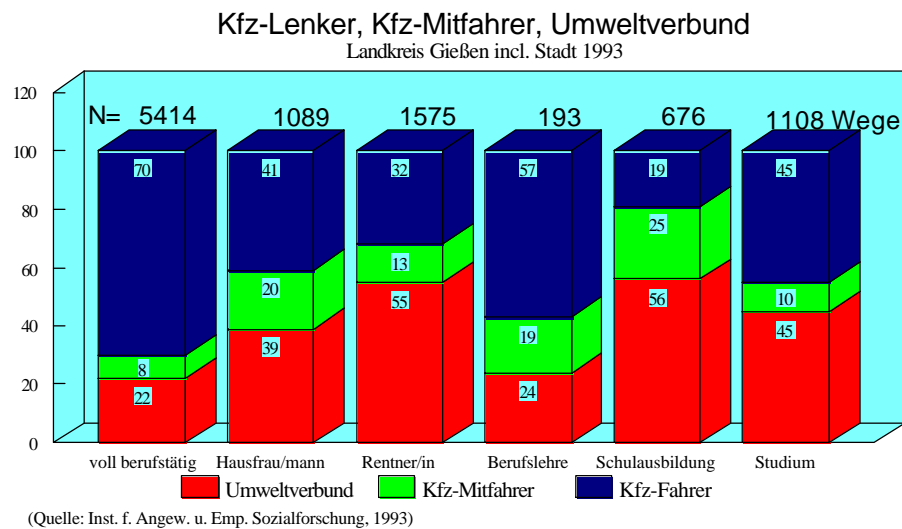
Hierbei handelt es sich um die gewählten Verkehrsmittel der Erwerbstätigen für Wege innerhalb der Gemeinde (E innerörtl.) und von und nach außerhalb der Gemeinde (E überörtl.) sowie der Schüler und Studierenden für Wege innerhalb der Gemeinde (S innerörtl.) und von und nach außerhalb der Gemeinde (S überörtl.). Die Zunahme bei fast allen Verkehrsmitteln erklärt sich im wesentlichen durch die 1991 deutlich höheren fehlenden Angaben, davon abgesehen ist aber bei den Schülern und Studierenden im überörtlichen Verkehr eine Steigerung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu Lasten von Auto, Fahrrad und Zu-Fuß-Gehen zu beobachten. 1993 wurde am Institut für Angewandte und Empirische Sozialforschung an der Universität Gießen eine Stichprobe aus Stadt und Kreis Gießen befragt, wobei sich für den Landkreis einschließlich Stadt Gießen ergab, daß 53 % der Wege mit dem Pkw als Fahrer und 13 % als Mitfahrer zurückgelegt wurden, nur 34 % der Wege wurden im Umweltverbund zurückgelegt.<sup>26</sup> Für die zurückgelegten Wege als

<sup>25</sup> Bundesministerium für Verkehr 1998, S. 106 f

<sup>26</sup> Dabei gibt es beachtliche Unterschiede zwischen Land- und Stadtbevölkerung, vgl. Institut f. Angewandte u. Empirische Sozialforschung 1993

Kfz-Fahrer, Kfz-Mitfahrer und Nutzer/innen des Umweltverbundes nach Berufs-/Ausbildungsgruppen ergab sich folgendes Bild<sup>27</sup>:

Abb. 3:



Die Entfernungen, die Erwerbstätige in Deutschland 1994 für Wege zur Arbeitsstätte zurücklegten, waren zu 54,6 % kürzer als 10 km, weitere 29,1 % zwischen 10 und 25 km, nur 3,3 % legten 50 km und mehr zurück.<sup>28</sup> Schüler und Studierende gaben für Wege zur Ausbildungsstätte zu 80,9 % Wege unter 10 km an, 10 bis 25 km legten 13,7 % zurück, 50 und mehr Kilometer legten nur 1,3 % für den Weg zur Schule/Universität zurück. Von den Erwerbstätigen benötigten für diese Wege ein Viertel unter 10 Minuten, von den Schülern und Studierenden fast 40 %. Knapp die Hälfte beider Gruppen war 10 bis 25 Minuten unterwegs. Annähernd drei Viertel aller Wege der Bevölkerung waren kürzer als 10 km, ein Fünftel (21 %) kürzer als 1 km. Fast jeder zehnte Weg von allen Fahrten als Pkw-Fahrer war nicht länger als 1 km, 64 % der Pkw-Fahrten nicht länger als 10 km.<sup>29</sup>

Nicht zuletzt spielt auch die Zahl der Unfälle eine Rolle im Verkehrsgeschehen.

Neben der Bereitstellung von öffentlichen Verkehrsmitteln als Teil der

<sup>27</sup> Institut f. Angewandte u. Empirische Sozialforschung 1993, S. 34

<sup>28</sup> Bundesministerium f. Verkehr 1998, S. 108

<sup>29</sup> Inst. f. Angewandte u. Empirische Sozialforschung 1993, S. 26



Daseinsvorsorge und ihrer umweltschonenden Wirkung ist auch die Sicherheit und Unversehrtheit der mobilen Bevölkerung in die Betrachtung einzubeziehen. Was ist sicherer: Zu Fuß gehen, Fahrradfahren, ÖPNV nutzen oder mit dem Pkw fahren? Die nackten Zahlen der Bundesstatistik zeigen seit 1993 eine rückläufige Tendenz bei Unfällen mit Personenschaden insgesamt sowie bei der Anzahl der Getöteten (1993: 9.949 - 1997: 8.549).<sup>30</sup> Die Zahlen der Schwer- und Leichtverletzten sind leicht rückläufig. In Hessen sind die Zahlen zwischen 1994 und 1997 ebenfalls leicht rückläufig.<sup>31</sup> Nach Studien des Institutes "Wohnen und Umwelt" in Darmstadt sowie des Gemeindeunfallversicherungsverbandes stellt sich allerdings das Risiko von Schulwegunfällen kritischer dar: die Gefahr, auf dem Schulweg mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu verunglücken, ist vierzehnmal kleiner als mit dem Fahrrad, viermal kleiner als mit dem Auto und zweieinhalbmal kleiner als zu Fuß.<sup>32</sup>

## **2.4 Verkehrspolitische Entscheidungen**

Unter 1.1 und 1.2 wurde aufgezeigt, welche Forderungen die Gesetzgeber für die Gestaltung des öffentlichen Verkehrs aufstellen und wie diese in Hessen im Einzelnen verwirklicht werden sollen. Es liegt also an den politischen Funktionsträgern (Regierungen und Parlamente), diese gesetzlichen Anforderungen auch "mit Leben zu füllen". Politischer Gestaltungswille ist dabei von den Gemeindeparlamenten ebenso gefragt (Bestellung von Nahverkehrsleistungen, Bau und Unterhaltung von Gemeindestraßen) wie von Land- und Bundestag (Mittel für Landesstraßen und Verkehrsverbünde, Bundesbahn, Bundesstraßen und -autobahnen). Er drückt sich am ehesten dort aus wo Gelder fließen. Daher werden in der folgenden Grafik beispielhaft die Ausgaben des Bundesverkehrsministeriums für Straßen, Eisenbahnen und für Infrastrukturmaßnahmen in den Gemeinden im Zeitverlauf von 1994 bis 1999 gezeigt:

---

<sup>30</sup> Statistisches Bundesamt, Wirtschaft und Statistik, 12/1994 S. 782 und 12/1998 S. 716

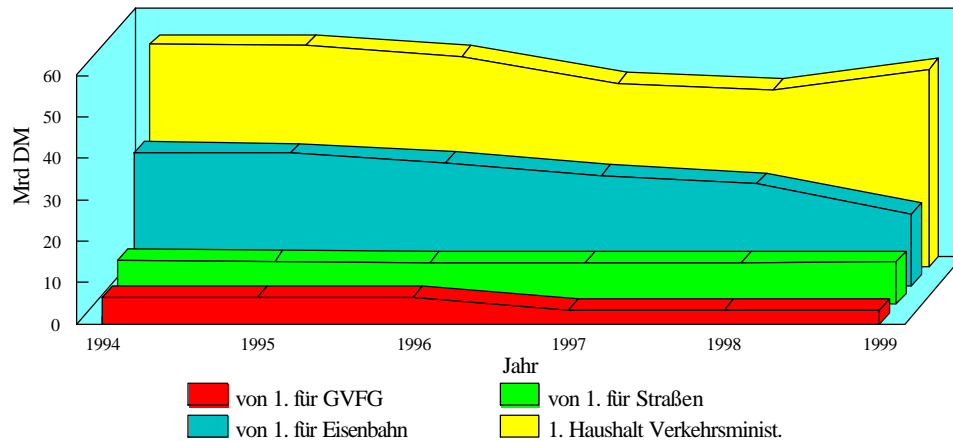
<sup>31</sup> Hess. Stat. Landesamt 1996 S. 361; 1999 S. 23

<sup>32</sup> nach: Gelnhäuser Neue Zeitung v. 3.9.1997

Abb. 4:

## Ausgaben Bundesverkehrsministerium

nach Schwerpunktbereichen



(Daten zusammengestellt aus: Woche im Bundestag)

Es fällt auf, daß die Mittel nach dem GVFG<sup>33</sup>, die über die Landesverwaltungen nach deren Ermessen für Investitionen im Straßen- wie auch ÖPNV-Bereich vergeben werden, von 6,28 Milliarden DM (bis 1996) auf 3,28 Milliarden DM (ab 1997) gekürzt wurden. Während mit dem Sinken des Gesamtbudgets des Verkehrs- ministeriums zwischen 1994 und 1998 auch die Mittel für die Eisenbahnen gesenkt wurden, blieben die Mittel für Straßenbau (Autobahnen und Bundesstraßen) auf gleichem Niveau. 1999 klafft die Schere noch weiter auseinander, wobei nach der Bundestagswahl 1998 auch ein neuer Zuschnitt der Ministerien für die geänderte Mittelausstattung verantwortlich ist.

Die Mittelverteilung des GVFG von 55 % für Straßenbaumaßnahmen gegenüber 45 % für Verkehrswege und -anlagen des öffentlichen Verkehrs weist darauf hin, daß hier Straßen bevorzugt werden (die allerdings auch von Bussen genutzt werden). Zusätzlich wird mit der Aufteilung der Straßenbauförderungs-Mittel nach dem Verhältnis der zugelassenen Kfz geradezu ein Wettbewerb eröffnet: eine effektive Wirtschaftsförderung mit dem Ziel, die Zahl der privaten Pkw zu erhöhen, kann also höhere Mittelzuweisungen in diesem Bereich zur Folge haben.

<sup>33</sup> Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz): BGBl Teil I, 1971, S. 239 f (siehe Anlage 3)

Das Land Hessen als nächste Ebene der Verkehrsfinanzierung beteiligt die Kommunen durch den kommunalen Finanzausgleich an seinen Einnahmen, somit stehen der kommunalen Ebene neben ihren eigenen Einnahmen auch Teile des Steueraufkommens des Landes zu. Die Gestaltung dieses Finanzausgleichs ist im Finanzausgleichsgesetz geregelt (GVBl I S. 58). Die Gesamtsumme schwankt dabei abhängig vom Steueraufkommen. Die Mittel aus dem kommunalen Finanzausgleich werden in drei verschiedenen Formen zur Verfügung gestellt: als allgemeine Finanzausweisung (Schlüsselzuweisung, keine besondere Regelung der Verwendung), als besondere Finanzausweisung (mit einer allgemeinen Verwendungsbindung) sowie als Investitionszuweisung (mit genauer Verwendungsbindung). Die Zuweisungen für Verkehrsprojekte gliederten sich in den Haushaltsansätzen der Jahre 1995 bis 1997 wie folgt:

Tabelle 3:

Haushaltsansatz in Mill. DM

Verwendungszweck	1997	1996	1995
<b>BES. FINANZZUWEISUNGEN</b>			
Ausgaben f. Straßen	26,7	26,7	18,7
gemeinwirtsch. Leistungen im ÖPNV	69,7	71,6	73,4
überörtl. ÖPNV	0	1,5	30
Verkehrsverbünde	93,75	100,6	110,6
<b>INVESTITIONEN</b>			
Straßenbaupauschale	0	0	0
kommunaler Straßenbau	15	16	20
ÖPNV	85	90	155
Finanzausgleich gesamt	4.850,1	4.638,1	4.887,9
Straße +/-	+ 8 %		
ÖPNV +/-	- 33 %		

(Daten aus: Hinz, P.: Wer bekommt sein Geld woher? in: GAK 1997, S. 37 f)

Auch auf weiter untergeordneter Ebene (Regierungsbezirke, regionale Planungsverbünde, Kreise, Gemeinden) wird inzwischen in der Regel die Sicherung oder Erhöhung der Lebensqualität als oberstes Ziel genannt, für die die Annäherung von Wohn- und Arbeitsplätzen sowie die vernünftige Verbesserung der Verkehrswege zu fordern sei. Verantwortliche Planungs- und Entscheidungsträger sind hier die Regierungspräsidien sowie die regionalen Planungsversammlungen

(Regionaler Raumordnungsplan RROP, Flächennutzungsplanung), für den Großraum Frankfurt der Umlandverband Frankfurt, sowie die Städte und Landkreise als Aufgabenträger des Nahverkehrs und Besitzer von Kreisstraßen und die Gemeinden, die neu zu schaffende ÖPNV-Verbindungen nunmehr auch selbst bezahlen müssen und Gemeindestraßen bauen und unterhalten.

Die regionalen Planungsverbünde beschränken sich hierbei im wesentlichen auf die Datensammlung, beispielsweise der sogenannte "Basisfall"<sup>34</sup> des Umlandverbandes Frankfurt, mit dem regionale Verkehrsuntersuchungen vor allem im Hinblick auf die Verkehrsnachfrage sowie die Auslastung der Verkehrsinfrastruktur durchgeführt werden können. Dieser Basisfall dient auch als Datengrundlage für den Nahverkehrsplan des Main-Kinzig-Kreises. Solche Datensammlungen befassen sich aber nicht mit den konkreten Interessen der Nutzer/innen.

Im Regionalen Raumordnungsplan für die Planungsregion Südhessen (Entwurf Mai 1993) liest sich die Verkehrsplanung, die auch die Region um Freigericht betrifft, wie folgt: "Verkehrswege und Leistungsangebote sind so zu verbessern, daß der Anteil der Verkehrsträger mit hoher Massenleistungsfähigkeit, insbesondere der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gesteigert wird. Im verkehrlich hochbelasteten Verdichtungsraum haben Verkehrsträger mit hoher Massenleistungsfähigkeit Vorrang. Auf sie ist, soweit möglich und erforderlich, der vorhandene Individualverkehr zu verlagern. Hierfür sind die räumlichen und organisatorischen Voraussetzungen zu schaffen. Anstelle eines allein auf Frankfurt bezogenen radialen Nahverkehrssystems soll ein vernetztes Verbundsystem entwickelt werden.

Der schienengebundene Personennahverkehr ist vorrangig auszubauen. Maßnahmen zur Verbesserung des Straßenbahn- und Busverkehrs haben Vorrang vor solchen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs.

Der ÖPNV ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge auch in weniger dicht besiedelten Gebieten des Ordnungsraums und im ländlichen Raum flächendeckend zu organisieren. Es ist darauf hinzuwirken, daß die Mittelzentren durch den ÖPNV gut

---

<sup>34</sup> Umlandverband Frankfurt: Verkehrsströme in der Region Frankfurt RheinMain. Die Bedeutung einer einheitlichen Datenbasis für die Verkehrsplanung. Broschüre, Juni 1999

erreicht werden können. Der Anschluß aller Stadt- und Ortsteile an öffentliche Verkehrsmittel und die Erhaltung des nach der jeweiligen Zentralitätsstufe erforderlichen Mindestbedienungsstandards sind sicherzustellen. In Schwachlastzeiten soll ein Linienersatzbetrieb vorgesehen werden."<sup>35</sup> Hier sind die Planungsvorgaben also deutlich auf die Stärkung des ÖPNV ausgerichtet.

Auf der untersten, der Kreis- und Gemeindeebene, werden die Kreis- und Gemeindestraßen unterhalten und die Angebote des ÖPNV geplant und finanziert. Die Straßenprojekte werden dabei (im Rahmen der Haushaltsvorgaben) autonom verwaltet, übergeordnete Stellen sind hier hauptsächlich bei der Raumordnungs- und Flächennutzungsplanung sowie gegebenenfalls bei Zuschüssen beteiligt. Die Finanzierung ist gemischt organisiert, bei den Schienenwegen ist der Bund beteiligt, einen Teil der ÖPNV-Kosten tragen die Länder und einen Teil die Aufgabenträger des ÖPNV, mithin die Landkreise. Finanzielle Hilfestellung für Investitionen sowohl in Straßenbaumaßnahmen als auch in ÖPNV-Infrastruktur gewährt der Bund über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz GVFG (siehe Seite 24 und Fußn. 33).

Der Main-Kinzig-Kreis kann als verkehrsmäßig gut erschlossen bezeichnet werden, die Autobahn A 66 sowie die Bahnlinie durch das Kinzigtal (mit Nahverkehrs- wie auch Schnellzügen) von Fulda nach Frankfurt binden die Region gut an den Ballungsraum Frankfurt an. "Im März 1994 wurde auf dem Abschnitt zwischen dem Langenselbolder Dreieck und dem Hanauer Kreuz, wo A 45 und A 66 quasi zum Nadelöhr führen, eine computergesteuerte Anlage zur Verkehrsbeeinflussung übergeben: Diese Installation erstreckt sich über zwölf Autobahnkilometer und kostete 13 Millionen Mark. Das Verkehrsaufkommen in den vergangenen zehn Jahren steigerte sich auf der A 45 um 147 %, auf der A 66 - seit der Wiedervereinigung eine der wichtigsten Ost-West-Verbindungen - um 250 %. Auf diesem Abschnitt werden täglich 90.000 Fahrzeuge gezählt" <sup>36</sup>.

<sup>35</sup> Regierungspräsidium Darmstadt 1993, S. 53

<sup>36</sup> Dell, H.: Aus Hessisch-Uganda wurde ein beliebtes Wohngebiet. Frankfurter Allgemeine Zeitung, Rhein-Main-Zeitung vom 25.3.1994; Zit. nach Schilling 1995, S. 280

"Am 16. Dezember 1994 gab Hessens Verkehrsminister Lothar Klemm (SPD) die 17 Kilometer lange und 322 Millionen Mark teure Trasse (der Autobahn A 66; Anm. d. Verf.) von Bad Soden-Salmünster bis zum Distelrasen hinter Schlüchtern frei".<sup>37</sup>

Auch in den öffentlichen Schienenverkehr in der Region wurde investiert: seit 1995 setzt die Bahn auf der Kinzigtalbahn zwischen Wächtersbach/Fulda und Frankfurt Doppelstockwagen ein, "von denen das Land Hessen 64 Stück für den Personennahverkehr bei der Deutschen Bahn bestellt hat. Von den 120 Millionen Mark Kosten übernimmt das Land rund 60 Millionen und gibt damit pro Kopf der Bevölkerung so viel Geld für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) aus wie kein anderes Bundesland".<sup>38</sup>

Unter anderem durch die guten Verkehrsverbindungen zum Ballungsraum Frankfurt erlebte der Main-Kinzig-Kreis in den vergangenen Jahren stetigen Zuzug, waren hier bei der Volkszählung 1987 noch 357.000 Einwohner ansässig, stieg diese Zahl bis 1997 auf gut 402.000 an (zwischen 1990 und 1997 wurden insgesamt 33.400 Geburten und 225.000 zugezogene Menschen gezählt).<sup>39</sup>

Die Gemeinden mußten sich bisher wenig Gedanken über die ÖPNV-Planung machen, da diese bei den Ländern und den lokalen (Kreis-)Verkehrsgesellschaften lag, auch finanziell brachten sie nur indirekt über die Kreisumlage einen Beitrag. Mit der Änderung des ÖPNV-Gesetzes wurde die Finanzierung neu geordnet: Änderungen im Nahverkehr sind nur noch möglich, wenn sie im beschlossenen Nahverkehrsplan enthalten sind. Zusätzliche Verkehrsverbindungen sind dann von den Gemeinden zu bezahlen und werden vom Land bezuschußt.

Die Gemeinde Freigericht soll hier abschließend als Beispiel für den Mitteleinsatz für Straßen- und öffentlichen Verkehr herangezogen werden. Die Haushaltsansätze für die Jahre 1996 bis 1999 ergeben dazu folgendes Bild:

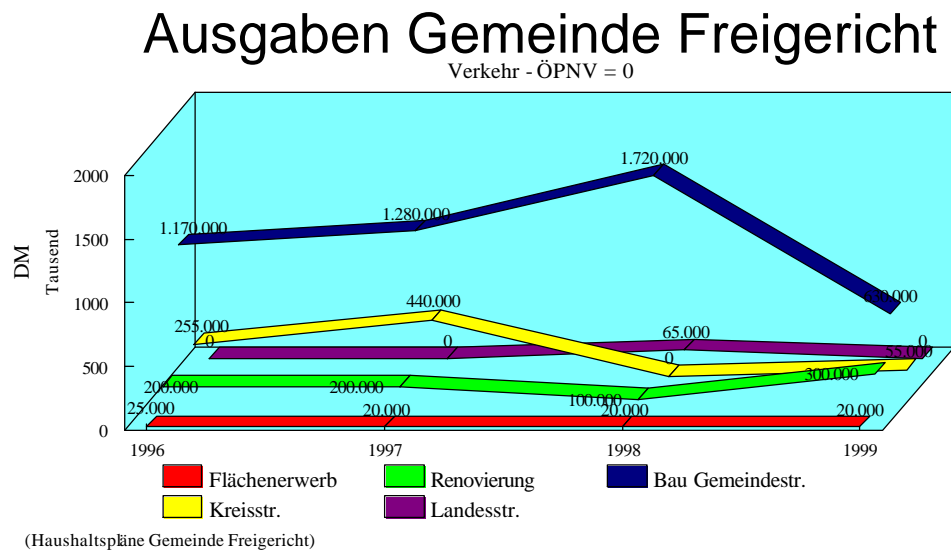
---

<sup>37</sup> Basting, M.; Löwer, A. in: Schilling 1995 S. 280-281

<sup>38</sup> ebda.

<sup>39</sup> Hess. Statistisches Landesamt 1998, CD-ROM

Abb. 5:



Die Zahlen wurden den Haushaltsplänen der Gemeinde Freigericht für die Jahre 1996, 1997, 1998 und 1999 entnommen und beziehen sich nur auf Investitionen (ein Teil der Ausgaben für den Bau von Gemeindestraßen wird über Straßenbeiträge der Anlieger später wieder eingenommen). Zusätzlich wurden aus laufenden Mitteln des Verwaltungshaushaltes (nicht-investiver Bereich) für Unterhaltung von Gemeindestraßen jährlich weitere 70000,- DM, für Schilder und ähnliches je 10000,- DM und für Bewirtschaftung (z.B. von Ampelanlagen) zwischen 10000,- und 20000,- DM eingesetzt. Zusätzlich stellte die Gemeindevertretung 1998 weitere 2,5 Millionen DM für eine Straßenbaumaßnahme bereit, die das Land Hessen wegen der "besonderen Bedeutung" zu 75 % der förderfähigen Kosten aus Mitteln des GVFG<sup>40</sup> bezuschußt. Die Gemeinde selbst hatte rund 550000,- DM für diese Maßnahme zu tragen.

Für öffentliche Verkehrsmittel wurden keine Mittel aufgewendet. Entweder das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs ist hier schon optimal und wird angenommen oder die Bürger haben sich auf das Auto hin orientiert und sich mit dieser Situation arrangiert. Im 3. Teil werden die Mängelanalyse der Nahverkehrsplaner und die Auswertungen der Untersuchung zeigen, welche Verkehrsmittel die Schüler/innen in Freigericht für die meisten Wege wählen.

<sup>40</sup> vgl. Fußnote 33

## 2.5 Determinanten der Verkehrsmittelwahl

Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) hat 1996 aus verschiedenen Untersuchungen die Ergebnisse zusammengetragen, woraus eine Übersicht der Entwicklungen des Personenverkehrs in der Bundesrepublik entstand. Aus einem Vergleich der drei KONTIV-Erhebungen 1976, 1982 und 1986 schließen die Autoren, daß "das Verkehrsverhalten von Personen (Zahl der Wege, Verkehrsmittelwahl, Entfernung der Ziele, Zeitaufwand für den Weg) im wesentlichen durch die Lebenssituation, die Verfügbarkeit über einen Pkw sowie das Wohnumfeld bestimmt wird."<sup>41</sup> Aus handlungstheoretischer Sicht können die gesetzlichen Vorgaben (beispielsweise Wettbewerb unter den Verkehrsdienstleistern) und politische Weichenstellungen (Finanzierung des ÖPNV) sowie daraus resultierende Verkehrsangebote ebenso wie Lebenssituation, Verfügbarkeit über einen Pkw und Wohnumfeld als nutzerrelevante Einzelaspekte für die Verkehrsmittelwahl angesehen werden, die auf die Nutzungsüberzeugungen für die Verkehrsmittelalternativen Auswirkungen haben. Aus verhaltenspsychologischer Sicht sind dies aber externe Variablen, da sie nicht beeinflusst werden können, wenn Verhaltensänderungen angeregt werden sollen. Fischer/Zaborowski haben in ihrer Arbeit zahlreiche weitere, auch aus der Konsumentenforschung bekannte, Faktoren aufgeführt, die auf die Nutzungsüberzeugungen einwirken<sup>42</sup>. Diese wiederum sind für die Einstellung zu bestimmten Verkehrsmitteln prägend. Die Einstellung wirkt neben der Nutzungshäufigkeit in der Vergangenheit (Verhaltensgewohnheit) auf die Nutzungsintention für ein Verkehrsmittel unter bestimmten Bedingungen (zum beispiel: das Vorhaben, am folgenden Tag bei Regen mit dem Bus oder dem Auto zur Schule zu fahren). Damit lassen sich für die Verkehrsmittelwahl für jeden einzelnen Weg detaillierte Faktoren herausarbeiten, so läßt sich auch feststellen, wo Maßnahmen ansetzen müssen wenn Verhaltensänderungen angestrebt werden. Gerade die Verkehrsmittelnutzungs - Gewohnheit, kann im Hinblick auf das Verkehrsmittelwahlverhalten als ein wichtiger Faktor eingeschätzt werden.

---

<sup>41</sup> DIW 1996

<sup>42</sup> Fischer/Zaborowski 1995, Kapitel II und insbesondere die tabellarische Zusammenfassung der Determinanten der Verkehrsmittelwahl aus vier verschiedenen Untersuchungen auf Seite 43



Bamberg<sup>43</sup> zeigt beispielsweise anhand der Untersuchung im Landkreis Gießen, daß die vergangene Nutzungshäufigkeit des Busses den stärksten totalen Effekt auf die Nutzungsintention "Busfahren" ausübt. Demnach ist das vergangene (habitualisierte) Verhalten, das fast automatisch abläuft, eine wichtige Determinante der Verkehrsmittelwahl. Diese Nutzungsgewohnheit wird in Schul-, Ausbildungs- oder Studiumszeiten massiv geprägt: "Die Annahme ist, daß die Einstellungen und Verhaltensdispositionen Erwachsener im Kindes- und Jugendalter geformt und geprägt werden, auch die Einstellungen zum Verkehr und zu den Verkehrsmitteln sowie das spätere Verkehrsverhalten nach Erwerb des Führerscheins. Kinder, die tagtäglich mit dem Straßenverkehr in Berührung kommen, insbesondere die älteren Kinder und Jugendlichen, die im allgemeinen weitere Wege zurücklegen müssen und die nicht mehr geschützt und behütet werden, erfahren immer wieder aufs neue, daß Autofahrende privilegiert und "mächtig" sind, daß Zufußgehende an Ampeln relativ lange warten müssen und dann, wenn sie schließlich Grün haben, durch Rechtsabbiegende gefährdet sind, daß Radfahrende "höllisch" aufpassen müssen, weil Autos und Lastwagen ganz dicht an ihnen vorbeifahren, daß Radwege plötzlich enden können, daß man bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel viele Unannehmlichkeiten in Kauf nehmen muß, z.B. lange Wartezeiten an nicht überdachten Haltestellen oder überfüllte Busse nach Schulschluß. Das Auto muß aus dieser Perspektive als ideales Verkehrsmittel erscheinen."<sup>44</sup>

So hat Flade in einer Befragung 10- bis 17jähriger Schüler deren gegenwärtige und vorgestellte künftige Verkehrsmittelnutzung gefunden, daß diese zum Befragungszeitpunkt zu über 35% zu Fuß gingen, zu 20% mit dem Rad, etwa 35% mit dem ÖPNV und 9% als Pkw-Mitfahrer fuhren. Für ihre motorisierte Zukunft schätzten die Schüler einen Anteil von 45% der Wege als Pkw-Selbstfahrer bei sinkenden Zahlen für Pkw-Mitfahren, ÖPNV und zu-Fuß-Gehen. 20% der 10- bis 17jährigen glaubten sogar, daß sie als Erwachsene mindestens 75% aller Wege mit dem Auto bestreiten würden - obwohl das Auto von diesen Verkehrsmitteln die schlechtesten Einstellungswerte bekam. Bei der gegenwärtigen

---

<sup>43</sup> Bamberg 1995, S. 255

<sup>44</sup> Flade 1994, S. 186f

Verkehrsmittelnutzung stellte Flade für die Schüler/innen keine Geschlechtsunterschiede fest, für die zukünftige Verkehrsmittelwahl allerdings schätzten Mädchen den Anteil der Wege, den sie als erwachsene Person mit dem selbstgesteuerten Auto zurücklegen würden, deutlich geringer ein als Jungen. "Mädchen sehen sich als Erwachsene häufiger als Mitfahrerinnen sowohl im Pkw als auch im ÖPNV und deutlich seltener als Pkw-Selbst-Fahrerinnen."<sup>45</sup>

Die Zusammenhänge der aktuellen Verkehrsmittelwahl mit der für die Zukunft geschätzten Verkehrsmittelnutzung hat Flade wie folgt herausgearbeitet: "Das Ausmaß der gegenwärtigen ÖPNV-Nutzung korreliert positiv mit dem Ausmaß der vorgestellten künftigen Autonutzung d.h. eine häufigere Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Kindheit und Jugend fördert den Wunsch nach dem Auto. Im Gegensatz dazu bewirkt eine häufige Nutzung des Fahrrads in diesem Alter, daß das Auto in der vorgestellten Zukunft eine geringere Rolle spielt: Fahrradfahren derzeit und vorgestelltes Autofahren in Zukunft korrelieren negativ miteinander. Eine ausgiebige und intensive Nutzung des Fahrrads kann also möglicherweise eine spätere übermäßige Nutzung des Autos bremsen, wohingegen eine häufige Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zumindest (in Darmstadt) eine spätere Autonutzung eher fördert."<sup>46</sup> Und dies, obwohl Darmstadt insgesamt als recht gut mit ÖPNV erschlossen gilt.

Hinzu kommt letztlich aus entwicklungspsychologischer Sicht die Aufgabe, die als wesentliche für die Jugendphase angesehen wird: Individuation und Identitätsbildung. "Die Identität wird in intensiver Auseinandersetzung mit den gesellschaftlich vorgegebenen Normen, Werten und Handlungsanforderungen gesucht, mit denen sich der Heranwachsende bei der Bewältigung der Entwicklungsaufgaben konfrontiert sieht."<sup>47</sup> Dies bedeutet, nicht vorgeformten Regeln und ausgetretenen Pfaden zu folgen, sondern auch mit Regeln zu spielen und eigene Grenzen auszuloten. "Die eigenen Grenzen zu erfahren, ist eine der intensivsten Formen der Selbsterfahrung, - und diese findet heute bei jungen Leuten in großem Umfang im Straßenverkehr statt. Auf diesem Wege kann die sich

---

<sup>45</sup> Flade 1994, S. 191

<sup>46</sup> ebda.

<sup>47</sup> Hurrelmann 1985, S. 13

entwickelnde fahrerische Identität zu einem wesentlichen Baustein des allgemeinen Selbstkonzepts und Selbstwertgefühls werden (Schlag, 1993). Der Straßenverkehr und vor allem die aktive motorisierte Verkehrsteilnahme ist damit zu einem Sozialisationsfaktor geworden, bei dem sich die typische Sozialisationsdynamik aus dem Zusammenspiel zwischen internen Verhaltenswünschen auf der einen Seite und gesellschaftlichen Erwartungen und Regelungen auf der anderen Seite in hervorstechender Weise zeigt."<sup>48</sup>

So sind es einerseits schon Gewohnheiten der Verkehrsmittelnutzung, die im Jugendalter ausgeprägt und später, sofern positive Erfahrungen gemacht wurden, unter Umständen beibehalten werden; andererseits wird der Führerscheinwerb zu einem wesentlichen Teil der jugendlichen Sozialisation überhaupt, einem Teil der Identitätsbildung und der Rollenfindung in der Gesellschaft, mit einer Eigendynamik also, die Aussagen über die zukünftige Verkehrsmittelwahl bei Jugendlichen im besonderen Maße erschwert.

Dennoch sollte festgehalten werden, daß häufiges Fahrradfahren in der Kindheit die Vorstellungen der Kinder über ihre Verkehrsmittelwahl in der Zukunft weniger autoorientiert erscheinen läßt, daß also die Möglichkeiten zum Fahrradfahren nachhaltig gefördert werden sollten. Andererseits scheint häufige ÖPNV-Nutzung gerade das Gegenteil zu bewirken, so daß die Verbesserung des ÖPNV gerade für die Zielgruppe der Schüler/innen besonders nötig erscheinen, wenn diese denn als Kunden für die Zukunft erhalten bleiben sollen.

---

<sup>48</sup> Schlag, B. und Schleger, A.: Fahrsozialisation im internationalen Vergleich. in: Flade 1994, S. 195f

## **3 Alltagsmobilität und Verkehrsmittelwahl**

### **3.1 Auswahl des Forschungsgegenstandes und der Stichprobe**

Wie bereits im Vorwort angedeutet, gehen erste Planungen für eine Untersuchung mit einer Projektgruppe zur Schülermobilität auf das Jahr 1996 zurück. In einem Gemeinschaftskunde - Leistungskurs haben damals die Schülerinnen und Schüler das bestehende Busangebot in Freigericht analysiert und Schwachpunkte in der Vertaktung der Busse sowie allgemein im Angebot aufgespürt. Ein Teil der Schüler/innen zeigte sich eher desinteressiert, andere wiederum waren sehr genau über die Problematik informiert und formulierten zielgruppenspezifische Wünsche und Anforderungen (Abendverbindungen nach Gelnhausen, Wochenendverbindungen). Aus dem Fahrplan wurde herausgearbeitet, daß die Abfahrtszeiten der Busse in Freigericht sehr unregelmäßig waren (nicht gut einzuprägen); außerdem daß größere Lücken im Angebot insgesamt (Bus um 07:55 und dann erst um 09:20 Uhr) und besonders in den Abendstunden (letzte Verbindung Freigericht - Hanau ab Somborn um 21:05 Uhr und zurück ab Hanau um 22:10 Uhr) bestanden. Die Situation am Wochenende wurde kritisiert (Samstags acht Verbindungen aus Freigericht bis nachmittags 15:00 Uhr, Sonntags ganze drei, davon konnten zwei ankommend genutzt werden und zwei gehend). Die Schüler/innen fragten gezielt nach Verkehrsverbindungen in den Abendstunden (bis 01:00 Uhr) sowie am Wochenende. Auch eine bessere Anbindung des Bahnhofes und der Stadt Langenselbold und die Vertaktung der Busse mit der Bahn wurde gefordert. Außerdem wünschten sich die Schüler/innen bessere Verbindungen von Freigericht nach Gelnhausen und Rodenbach und kritisierten die langen Reisezeiten dorthin wie auch nach Erlensee, Langenselbold und Neuberg, wohin Busse nur über Hanau fahren. Möglicherweise können diese Befunde, die in der Diskussion im Gemeinschaftskundekurs erörtert wurden, mittels der Mobilitätsbögen nun nachgewiesen werden.

Insgesamt ist ja, das zeigt auch die Mängelanalyse des Nahverkehrsplanes für den Main-Kinzig-Kreis, in ländlichen Regionen das ÖPNV-Angebot relativ schlecht,

einige kleinere Ortsteile im Main-Kinzig-Kreis werden zu manchen Zeiten überhaupt nicht von öffentlichen Verkehrsmitteln bedient. Mit dem Nahverkehrsplan soll hier Abhilfe geschaffen werden. Diese Planungsgrundlage für einen Fünfjahreszeitraum soll die Schwächen aufzeigen, Anforderungen verschiedener Beteiligter aufnehmen und die Finanzierung der Verbesserung des ÖPNV-Angebotes sicherstellen.

Mit der vorliegenden Arbeit soll nun die Alltagsmobilität der Zielgruppe aufgezeigt und die Relevanz des öffentlichen Nahverkehrs für die Wege der Schüler/innen festgestellt werden. Hierbei erwies sich die Kopernikusschule in Freigericht, eine der größeren Gesamtschulen in der Region, als sehr kooperativ: in einer Tutorienstunde (diese finden bei allen Tutorengruppen zeitgleich statt) konnte der Jahrgang 12 der gymnasialen Oberstufe fast komplett befragt werden, 103 von 120 Schüler/innen füllten einen Bogen aus beziehungsweise gaben diesen ab, was einer Ausschöpfungsquote von 86 % entspricht. Das Alter der Befragten wurde nicht erhoben, es ist davon auszugehen, daß diese zwischen 17 und 20 Jahren alt sind. Die Frage nach dem Führerscheinbesitz sollte für diesen Zweck genügen. Nicht erhoben wurde, ob systematisch eine bestimmte Personengruppe bereits die Schule verlassen hatte oder andere Verzerrungen in der Stichprobe bestehen. Die Befragung dient insofern nur einer Momentaufnahme und erhebt keinen Anspruch auf Repräsentativität.

Die Schüler bekamen Mobilitätsbögen nach dem KONTIV-Muster (Kontinuierliche Verkehrsbefragung, durchgeführt von Socialdata, München 1978) vorgelegt, wie sie in repräsentativen Umfragen für das Bundesverkehrsministerium 1976, 1982 und 1986 verwendet wurden<sup>49</sup>. Solche Erhebungsbögen wurden auch in der Spiegel - Untersuchung "Auto, Verkehr und Umwelt"<sup>50</sup> eingesetzt sowie beispielsweise vom Institut für Angewandte und Empirische Sozialforschung der Universität Gießen in der Erhebung zu Alltagsmobilität und Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung in Stadt und Landkreis Gießen.<sup>51</sup> In Form einer Tagebuchtechnik, in der die befragte Person alle zurückgelegten Wege eines Tages protokollieren soll, kann durch diese Methode

---

<sup>49</sup> vgl. auch: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und Socialdata München: Mobilität in Deutschland. Köln 1991

<sup>50</sup> Spiegel Verlag 1993

<sup>51</sup> Institut f. Allgem. u. Empirische Sozialforschung 1993

ein detailliertes Bild über das außerhäusliche Mobilitäts- und Aktivitätenprofil der Person erstellt werden. Dabei wird für jeden Weg nach Beginn, Ziel/Zweck, benutztem Verkehrsmittel, Zielort, Ankunftszeit und Entfernung gefragt (der verwendete Fragebogen ist als Anlage 1 beigelegt). Für die Ziele/Zwecke der Wege wurde hier die Schule einbezogen, als Zielort wurde die Kopernikusschule Freigericht vorgegeben oder ein sonstiger einzutragender Zielort (Straße und Ort). Abweichend von den KONTIV - Untersuchungen waren alle Angaben für den Vortag zu machen. Die Befragung fand am Dienstag, 19. Januar 1999 statt, so daß die dokumentierten Wege am Montag, 18. Januar zurückgelegt wurden. Somit kann für diesen vorgegebenen Tag ein Bild über die Alltagsaktivitäten und Verkehrsmittelwahl der befragten Personen erstellt werden.

Einschränkend zu obigen Anmerkungen sei gesagt, daß die Ergebnisse möglicherweise nur typische oder gar zufällige "Wochentagsbewegungen" abbilden können, um einen Überblick der gesamten Schul- und Freizeitwege der Schüler/innen zu bekommen, müßte die Befragung in einer Zeitreihe durchgeführt und auch Wochenenden einbezogen werden. Die Kritik der schmalen Wochenendangebote des ÖPNV erscheint beim Anblick der Fahrpläne plausibel, die Studie kann aber keinen Beleg für eine möglicherweise bestehende Nachfrage liefern, hier wären vertiefende Forschungen nötig.

Im Folgenden werden zunächst die bestehenden ÖPNV-Angebote und die Raumstruktur analysiert, in deren Rahmen die Schüler/innen sich bewegten (3.2). Anschließend folgt die deskriptive Auswertung für die Stichprobe (3.3.1) sowie die Analyse der Mobilitätstagebücher (3.3.2).

### **3.2 Regionale Bestandsaufnahme**

Die folgenden Zahlen wurden der CD-ROM des Hessischen Statistischen Landesamtes "Karten und Statistik Hessen" entnommen (Werte in der Regel für 31.12.1997) sowie dem Nahverkehrsplan des Main-Kinzig-Kreises.

### 3.2.1 Siedlungs- und Infrastruktur

#### ■ Lage

Der Main-Kinzig-Kreis hat am 31.12.97 402.152 Einwohner (von gut 6 Millionen Hessen). Während die Gemeinden um das Oberzentrum Hanau (89.000 Einwohner) zum Verdichtungsraum zählen, wird Freigericht dem "übrigen Ordnungsraum" zugeordnet (zwischen "Verdichtungsraum" und "ländlichem Raum"), der Ortsteil Somborn stellt aus Raumplanerischer Sicht ein Unterzentrum dar.

Am Rande des Main-Kinzig-Kreises, angrenzend an den Markt Alzenau und den Markt Schöllkrippen (an der Landesgrenze zu Bayern) sowie die Gemeinden Linsengericht, Hasselroth und Rodenbach auf hessischer Seite, liegt die Gemeinde Freigericht. Das Gemeindegebiet ist 33,4 km<sup>2</sup> groß und umfaßt die Ortsteile Somborn, Bernbach, Altenmittlau, Horbach und Neuses. 5,5 % der Gesamtfläche sind Verkehrsflächen, Freigericht hat mit 42,9 % der Gesamtfläche einen relativ hohen Waldanteil. Die geographische Lage ist auch in Abb. 7 weiter unten zu sehen.

#### ■ Einwohner

Die Gemeinde Freigericht hat am 31.12.97 14.553 Einwohner, davon 6,4 % zwischen 15 und 21 Jahren (das ist durchschnittlich im Landkreis wie im Land ebenso). Die Bevölkerungsdichte ist im Vergleich zum Main-Kinzig-Kreis (288) wie auch zum Land Hessen insgesamt (286) mit 436 Einwohnern je km<sup>2</sup> relativ hoch.

#### ■ Schüler

Im Main-Kinzig-Kreis wurden im Oktober 1996 insgesamt 37.212 Schüler gezählt, hiervon 1.822 in den Jahrgängen 11 bis 13. An der Kopernikusschule in Freigericht sind (ebenfalls im Oktober 1996) insgesamt 2.148 Schüler, davon in der Oberstufe 256. Freigericht zählt damit zu den wichtigen Schulstandorten im Kreis.

#### ■ Motorisierungsgrad

Etwas mehr als 8.000 Pkw sind hier gemeldet, das sind 550 Pkw je 1.000 Einwohner (542 im Main-Kinzig-Kreis und 544 im Landesdurchschnitt), im Nahverkehrsplan sind sogar zwischen 650 und 675 Pkw auf 1.000 Erwachsene ausgewiesen. Dies weist auf einen hohen Modal-Split-Anteil (Anteil der Wege, die mit dem Pkw zurückgelegt werden) für das Auto in Freigericht hin.

### ■ Straßennetz

Das Straßennetz der Gemeinde ist gut ausgebaut, Landesstraßen verbinden die Gemeinde mit Rodenbach, Hasselroth, Gelnhausen und Linsengericht und führen nach dem Bayerischen Geiselbach und Albstadt. "Im Ausbildungsverkehr bestehen vor allem innergemeindliche Verkehrsbeziehungen (Binnenpendler). Die Ausbildungspendlerströme richten sich hauptsächlich zu den wichtigsten Schulstandorten." (Pendlerverflechtungen laut Volkszählung 1987, zit. nach Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis, S. 7) Bei den Berufspendlerverflechtungen kann Freigericht demnach als auf Hanau ausgerichtet angesehen werden: "Im Verdichtungsraum ist das Wegenetz stark auf Hanau und Frankfurt ausgerichtet. Im Gegensatz zum ÖPNV bestehen hier allerdings auch viele Tangentialverbindungen."<sup>52</sup> Neben der Erhaltung der Gemeindestraßen und Neubau zur Erschließung neuer Wohngebiete stehen in Freigericht zwei große Straßenbauprojekte im Vordergrund: Eine "innerörtliche Umgehungsstraße" wurde 1998 im Hauptort Somborn gebaut, mit der die Ortsausfahrt von Somborn in Richtung Neuses begradigt wurde. Das circa 500 Meter lange Straßenstück kostete rund 2,5 Millionen DM und wurde vom Land Hessen aus GVFG-Mitteln<sup>53</sup> zu 75 % bezuschußt. Weiterhin wird eine Umgehungsstraße mit Beginn nördlich von Neuses und Weiterführung zwischen Somborn, Altenmittlau und Bernbach, nordwestlich von Gondsroth und Neuenhaßlau zur Autobahnauffahrt der A 66 zwischen Niedermittlau und Gründau-Rothenbergen geplant. Die Gemeindegremien sind mehrheitlich für die Planung und erhoffen sich eine Verkehrsentlastung für die Ortsteile; Untersuchungen über die Quell-Ziel-Beziehungen des Verkehrs in Freigericht oder die Mobilitätsbedürfnisse sind bisher allerdings noch nicht durchgeführt worden.

Der Nahverkehrsplan weist am Bahnhof Langenselbold 414 Park-and-Ride sowie 40 Bike-and-Ride-Plätze aus.

### ■ ÖPNV - Netz

---

<sup>52</sup> Nahverkehrsplan S. 12

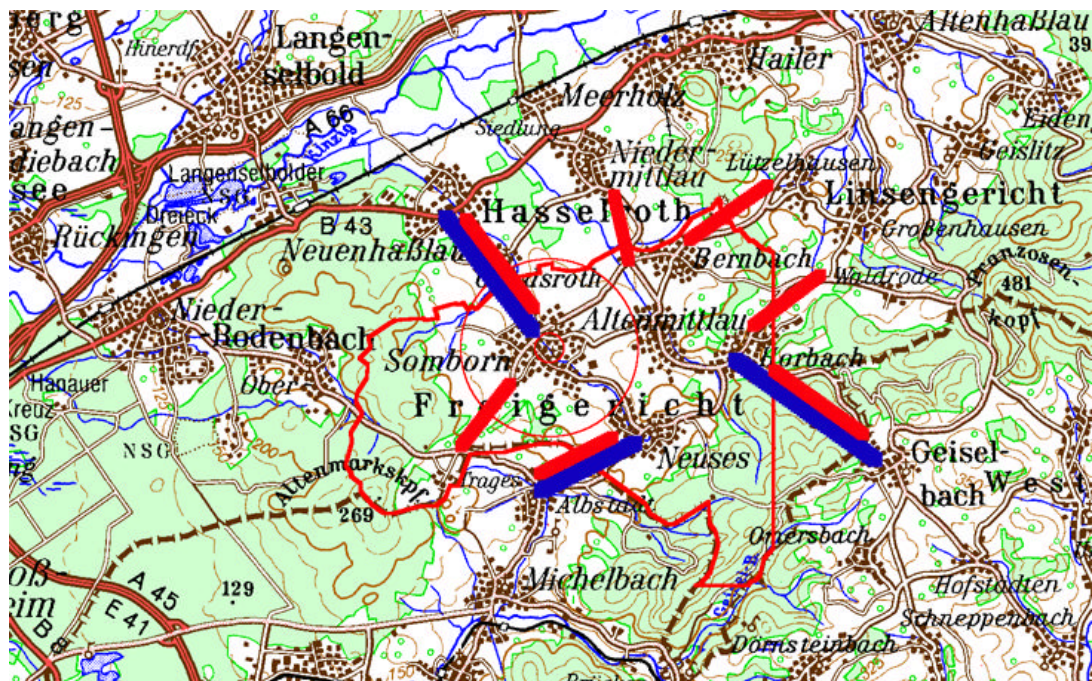
<sup>53</sup> vgl. Fußnote 33



Einen Bahnanschluß hat Freigericht nicht, die nächsten Bahnhöfe sind Langenselbold (je nach Ortsteil zwischen 7 und 10 km, Regionalexpreß RE und Stadtexpreß SE halten hier) und Niedermittlau (ebensoweit entfernt, nur SE-halt) sowie Gelnhausen (10 - 12 km, RE und SE).

Busse verkehren in Freigericht im Ringverkehr durch die Ortsteile und nach Hasselroth-Neuenhaßlau (Weiterfahrt nach Langenselbold Bahnhof - Hanau oder Umsteigen nach Gelnhausen), außerdem noch sehr eingeschränkt nach Albstadt-Alzenau-Aschaffenburg und, ab 30. Mai 1999, auch nach Geiselbach. Die Lage der Ortsteile ist in der folgenden Karte zu sehen, in der auch die Verkehrswege von und nach Freigericht (Fahrtmöglichkeiten) für Pkw im Vergleich zum ÖPNV eingezeichnet sind.

Abb. 6:



(Karte aus: Hess. Stat. Landesamt 1998, CD-ROM)

blau = ÖPNV-Verkehr, rot = Pkw-Verkehr von und nach Freigericht.

Wesentlicher Bestandteil des ÖPNV-Netzes ist der Busverkehr rund um Freigericht in wechselnden Richtungen durch die Ortsteile und von Somborn aus nach Hasselroth-Neuenhaßlau, von wo nach Gelnhausen oder zum Bahnhof

Langenselbold und (schienenparallel) direkt nach Hanau weitergefahren werden kann.

"Eine zeitliche Abstimmung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Buslinien mit dem Bahnbetrieb ist allerdings im allgemeinen nicht oder für nur einige Fahrten am Tag gegeben".<sup>54</sup> (Oben links in Abb. 7 ist Langenselbold mit Bahnhof und Autobahnanschluß (A 66) zu sehen und entlang der Bahnlinie der nächste Haltepunkt der Stadtexpress-Züge in Niedermittlau.)

Die ÖPNV-Verbindungen nach Geiselbach und Albstadt (Richtung Alzenau - Aschaffenburg) werden nur in geringem Umfang angeboten, vgl. hierzu folgenden Abschnitt (ÖPNV-Angebot). Eine Verknüpfung der Linien HU-51 und AB-25 ist nicht gegeben.

Es besteht eine unzureichende Vernetzung mit den umliegenden Orten:

Linsengericht ist nur über Neuenhaßlau-Gelnhausen erreichbar, Langenselbold erst seit kurzem mittels Umsteigen am Bahnhof Langenselbold zum dortigen Stadtbuss, was teilweise zwei Umsteigevorgänge für die 7 Kilometer lange Strecke bedeutet.

Zum Nachbarort Oberrodenbach gelangt man nur über Niederrodenbach mit teilweise zwei Umsteigevorgängen und inakzeptablen Reisezeiten. Freigericht liegt im Grenzgebiet zu Bayern und abseits der Hauptverkehrsachse zwischen Frankfurt und Fulda, woraus insgesamt eine Randstellung und Benachteiligung im ÖPNV-Netz folgt.

#### ■ ÖPNV-Angebot

In Freigericht verkehren drei Buslinien: Die Linie HU-51 vom Busbahnhof Neuenhaßlau fährt zum Busbahnhof Somborn, in wechselnden Richtungen (für Nutzer schwer durchschaubar) rund um Freigericht, jeweils wieder zum Busbahnhof in Somborn und nach Neuenhaßlau, wo Anschluß zu den Bussen nach Langenselbold und Hanau sowie Gelnhausen besteht. Der Nahverkehrsplan gibt dafür eine Bedienungshäufigkeit von 15 Fahrten an Wochentagen, Samstags 8 und Sonntags 3 an, aus dem Fahrplan ergeben sich allerdings für die Wochentage 26 Fahrten. So kann Freigericht von 4.43 Uhr bis 20.48 Uhr in Richtung Neuenhaßlau

---

<sup>54</sup> Nahverkehrsplan, S. 10

verlassen werden, nach Freigericht verkehren Busse zwischen 4.35 Uhr und 22.30 Uhr ab Neuenhaßlau. Die Abfahrtszeiten folgen dabei keinem einheitlichen Takt: "Die Buslinie 55001 (= HU-51, Anm. d. Verf.) ist nicht vertaktet. Die Ringlinie wird ungleichmäßig in zwei Richtungen betrieben. (...) Ihr unregelmäßiges Angebot macht die Linie 55001 relativ unattraktiv."<sup>55</sup>

Zudem verkehren auf der Linie HU-55 zwischen 7.18 und 7.25 Uhr noch vier Busse von Oberrodenbach, Erlensee und Niederrodenbach zur Kopernikusschule und zwischen 11.25 und 13.10 Uhr zurück (nur an Schultagen).

Die Linie AB-25 verkehrt dreimal täglich (7.25, 13.15 und 19.05 Uhr) nach Alzenau und teilweise Aschaffenburg und dreimal zurück (7.05, 12.55 sowie 18.45 Uhr). Im Nahverkehrsplan ist eine Erhöhung um 6 Umläufe pro Tag vorgesehen. Ab 30. Mai 1999 sind wochentags sechs bis sieben zusätzliche Fahrten auf einer neuen Linie von Freigericht-Horbach ins Bayerische Geiselbach möglich. Langfristig ist zudem eine Verbindung zwischen Freigericht und Gelnhausen geplant.

Die Reisezeit von Freigericht zum zentralen Ort Hanau wird im Nahverkehrsplan mit 41 bis 47 Minuten (je nach Ortsteil) angegeben. Für das Reisezeitverhältnis des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖPNV) wurde durchschnittlich der Faktor 1:1,9 errechnet. 35% der südlichen Fläche des Ortsteiles Neuses mit 836 Einwohnern sowie 25% der Fläche von Somborn mit 1.369 Einwohnern gelten als unzureichend erschlossen (das heißt, die Entfernung zur nächsten Haltestelle des ÖPNV ist größer als 400 Meter).

Die einfache Fahrt innerhalb Freigerichts kostet für Erwachsene 2,90 DM, nach Gelnhausen 3,50 DM und nach Hanau 5,90 DM.

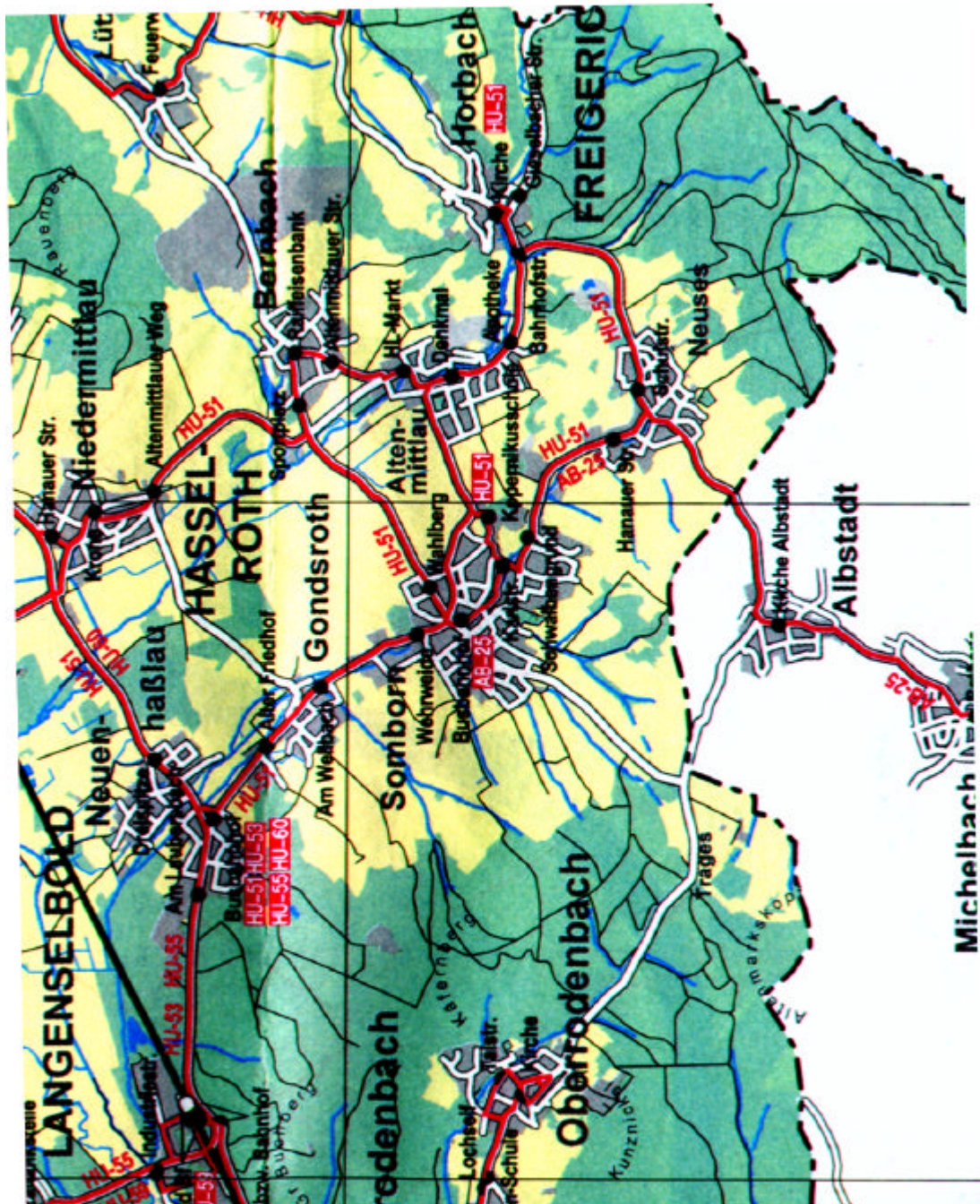
Abbildung 7 auf der folgenden Seite zeigt die wichtigsten Reisemöglichkeiten von und nach Freigericht mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

---

<sup>55</sup> Nahverkehrsplan, Anlage 1-9, Mängelanalyse



Abb. 7:



(Quelle: RMV Fahrplan 1999/2000 Main-Kinzig-Kreis, Gesamtlinienplan)

### 3.2.2 Verkehrsnachfrage

Folgende Daten aus der RMV-Marktanalyse 1996 liefert der Nahverkehrsplan für den Main-Kinzig-Kreis zur Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen:

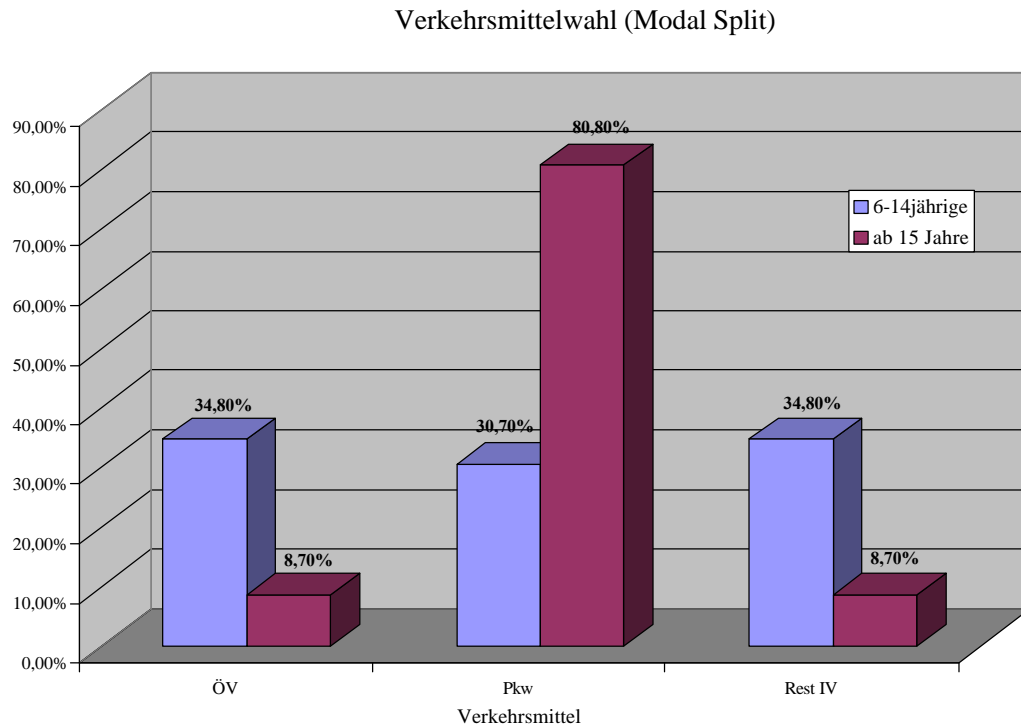
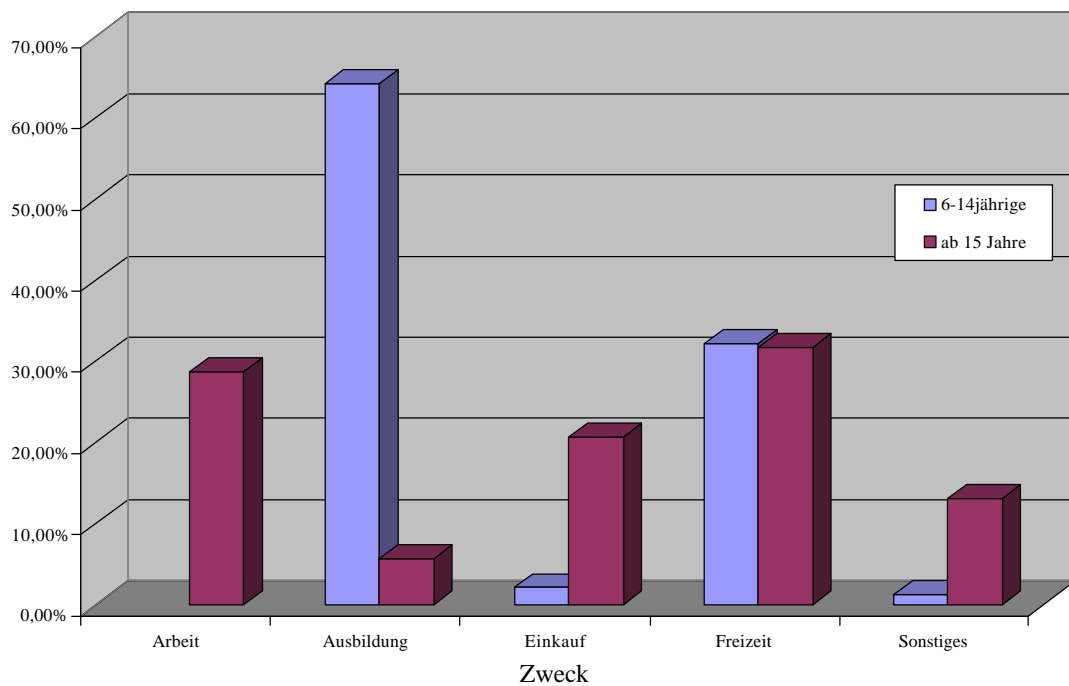
Abb 8: <sup>56</sup>

Abb. 9:

**Fahrtzwecke**<sup>56</sup> Nahverkehrsplan S. 14

Aus der Pendlerstatistik der Volkszählung 1987 wurden für den Nahverkehrsplan folgende Zahlen extrahiert: Täglich waren 1493 Wege zur Ausbildung innerhalb Freigerichts (Binnenpendler), 297 aus Freigericht heraus und 1104 nach Freigericht (Einpendler). Die wichtigsten Ziele der Freigerichter Ausbildungspendler lagen also im Freigericht, in geringem Umfang pendelten Freigerichter zur Ausbildungsstelle nach Hanau oder anderen Zielen im Main-Kinzig-Kreis oder auch nach Frankfurt. Ausbildungsauspendler nutzten dafür zu 49% MIV und zu 51% ÖPNV, während Ausbildungseinpendler zu 13% MIV, zu 85% ÖPNV und 2% sonstige Verkehrsmittel nutzten.

Im Nahverkehrsplan wird unter der Annahme, daß die vorgeschlagenen Verbesserungen beim ÖPNV nach und nach durchgeführt werden, eine Zunahme des Verkehrsaufkommens im ÖPNV von 3% bis 7% während des Gültigkeitszeitraums des Nahverkehrsplanes angenommen.

### 3.2.3 Situation für Radfahrer/innen

Für Radfahrer/innen sind innerhalb Freigerichts Verbindungen zwischen allen Ortsteilen, allerdings von Bernbach nur über Altenmittlau nach Somborn, in Form von Radwegen entlang der Kreis- oder Landesstraßen vorhanden. Die Entfernungen liegen bei maximal 5 Kilometern. Innerorts sind teilweise bevorzugte Radwege ausgewiesen, ein Gesamtkonzept besteht dabei allerdings nicht. Die Kopernikusschule liegt für Radfahrer/innen verkehrsgünstig relativ zentral in Freigericht.

Für Wege aus Freigericht heraus gibt es dagegen nur einen halben Radweg aus Neuses in Richtung Albstadt und einen Weg von Somborn nach Gondsroth und Neuenhaßlau, von dort gehen weitere Wege nach Langenselbold (und Rodenbach/Hanau) und Gelnhausen. Ein direkter Radweg nach Oberrodenbach ist seit längerer Zeit geplant.

Bike-and-Ride-Plätze sind in Freigericht nicht vorhanden.

### 3.2.4 Schule als verkehrsinduzierender Faktor

2148 Schüler verursachen in einer Gemeinde von 14.500 Einwohnern und (davon rund 6.000 im Ortsteil Somborn) ein erhebliches Verkehrsaufkommen. In den Morgen- und Mittagsstunden reisen die (eigentlich öffentlichen) "Schulbusse" an, die hierfür einen gesonderten Halteplatz an der Schule haben. Wieviele Kinder mit Pkw zur Schule gebracht werden harrt noch der Zählung. Über 100 öffentliche Parkplätze werden dazu von Lehrern und motorisierten Schüler/innen genutzt. Von 104 Wegen insgesamt mit dem Zweck/Ziel "Schule" wurden 64 (61,6%) mit Pkw (allein 29,8% und in Fahrgemeinschaften 28,9% sowie Motorräder 2,9%) zurückgelegt (Bezugszahl: alle Wege = 420).

Schule induziert dabei nicht nur Verkehr, sondern leider auch Unfälle. So hat Flade (1992) für Darmstadt herausgefunden, daß über die Hälfte der im Stadtgebiet verunglückten Kinder (von 0 bis 14 Jahren) nicht weiter als einen Kilometer von der Wohnung entfernt war, ca. ein Viertel der zu Fuß oder beim Radfahren verunglückten Kinder waren auf dem Schulweg. Insgesamt sind in den alten Bundesländern von 1986 bis 1990 die Zahlen der als Fußgänger oder Radfahrer verunglückten Kinder gesunken, während mehr Kinder als Mitfahrer Unfälle (allerdings mit weniger schweren Verletzungen) hatten<sup>57</sup>. Eine weitere Tendenz hat Flade in ihrer Untersuchung extrahiert: offenbar werden mehr Kinder mit dem Auto transportiert. Die Problematik skizziert sie wie folgt: "Die sich in Darmstadt andeutende Substitution der selbständigen Verkehrsteilnahme von Kindern als Fußgänger oder Radfahrer durch ihren Transport im Auto wäre in dreifacher Hinsicht eine problematische Entwicklung: Kinder, die zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren müssen, weil keine Mutter oder andere erwachsene Person sie transportiert, würden wahrscheinlich zu noch mehr gefährdeten "Randgruppen" werden; im Auto transportierte Kinder lernen ihre Umwelt nicht mehr richtig kennen; Kinder würden frühzeitig lernen, daß man heutzutage Wege mit dem Auto zurücklegt. Das Verkehrsmittel Auto würde zu einer nicht mehr hinterfragten Selbstverständlichkeit."<sup>58</sup>

---

<sup>57</sup> Flade 1992, S. 2

<sup>58</sup> Flade 1992, S. 27

### 3.3 Alltagsmobilität von Schülerinnen und Schülern

#### 3.3.1 Basisdaten

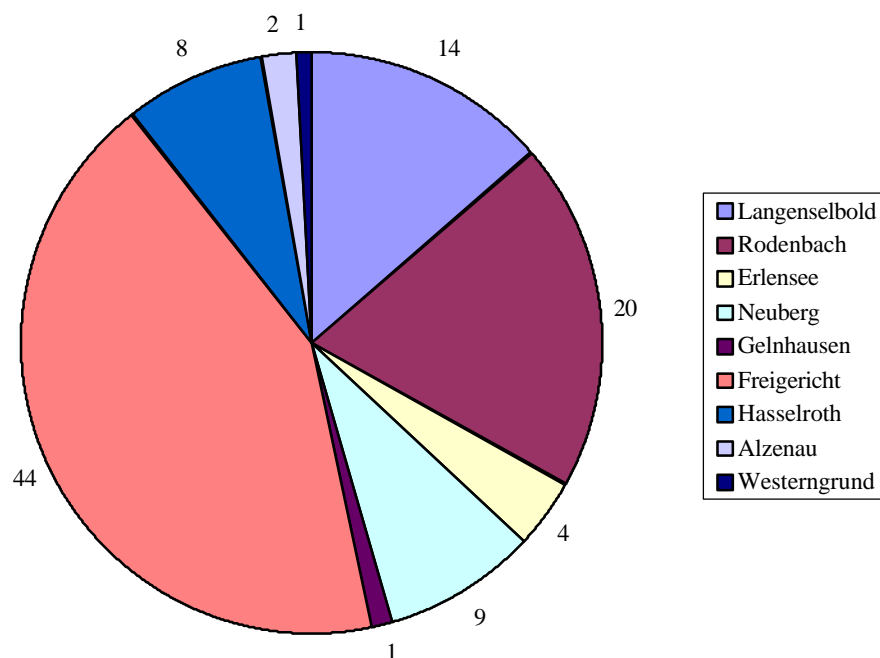
##### 3.3.1.1 Soziodemographische Merkmale

Von 120 Schüler/innen der Jahrgangsstufe 12 füllten 103 einen Fragebogen aus (= 86%). Davon waren 40 männlich und 63 weiblich. Die häufigsten Leistungskurse waren zu 25% Deutsch, 21,5% Englisch, 19% Gemeinschaftskunde und zu 10% Mathematik .

Die Wohnorte liegen im Gebiet zwischen Neuberg, Rodenbach, Kälberau, Westerngrund, Gelnhausen und Hasselroth. Das ist ein Einzugsgebiet von gut 15 Kilometern im Radius.

Die folgende Grafik zeigt die Verteilung der Schüler/innen auf die Wohnorte.

Abb.10: Wohnorte der Schüler/innen



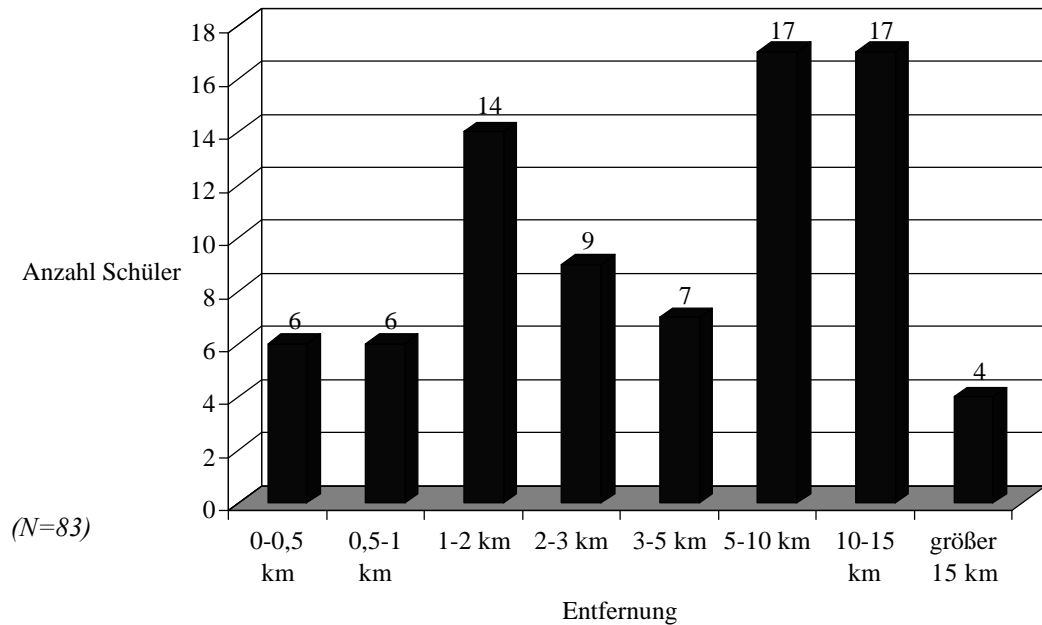
(N=103)



Von den Schülern aus Freigericht kamen aus Altenmittlau 7, Bernbach 7, Horbach 1, Neuses 5 und Somborn 24. Abbildung 12 zeigt die Entfernungen der Wohnorte zur Schule für die Stichprobe.

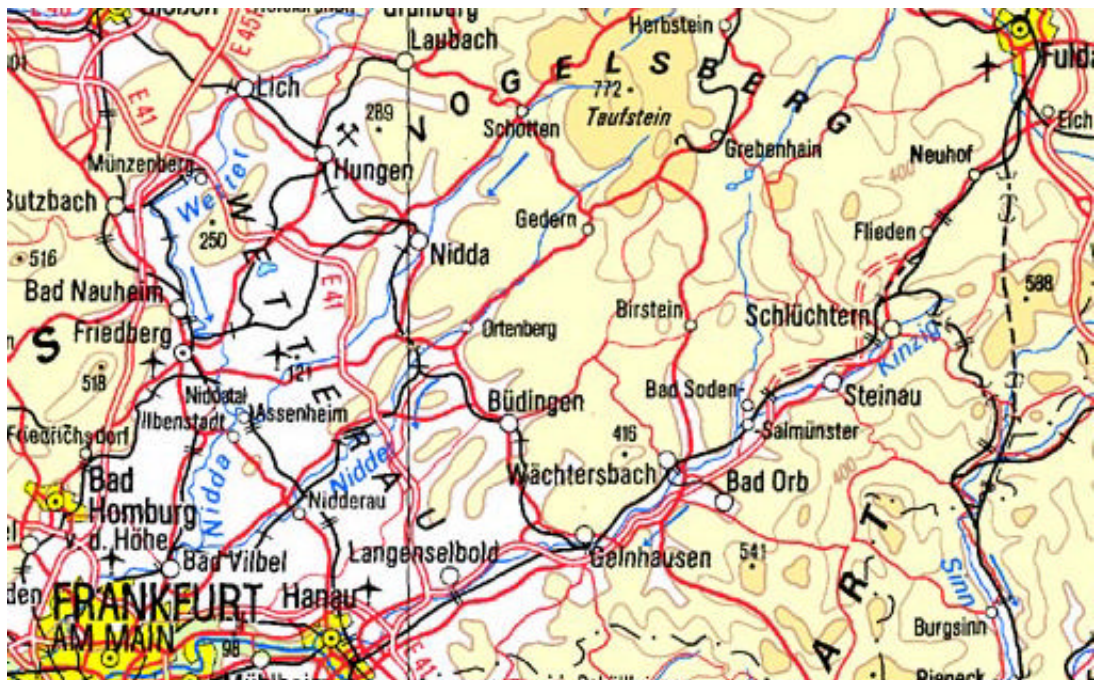
Abb. 11:

Entfernung Wohnort/Schule



In der folgenden Abbildung ist das gesamte Einzugsgebiet zu sehen.

Abb. 12:



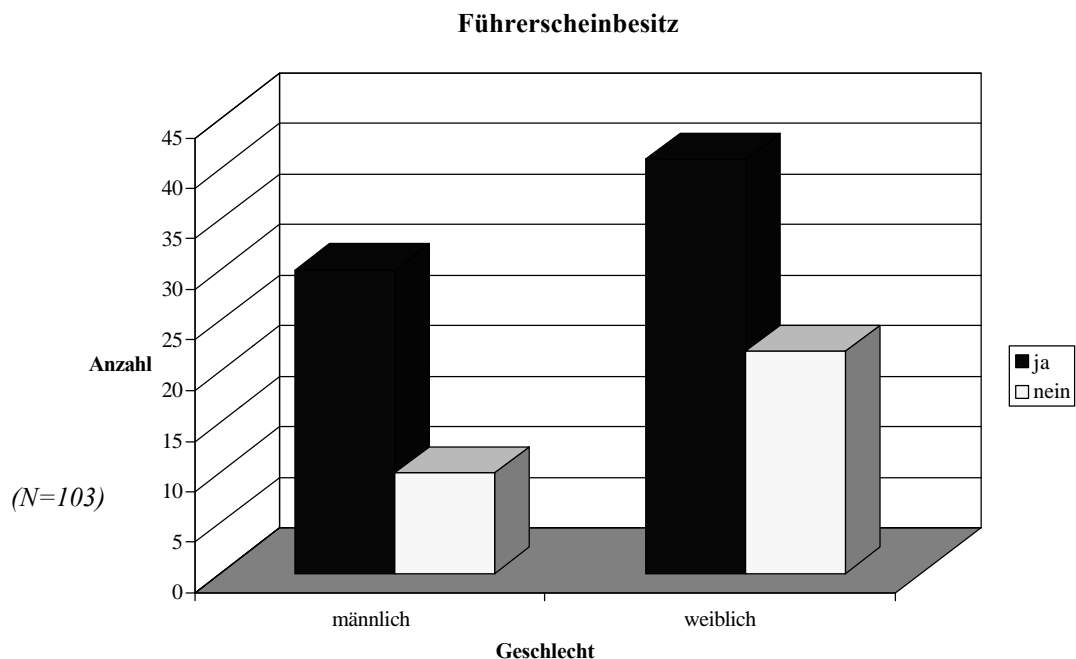
Unter Berücksichtigung aller Wege sind weitere Zielorte Hanau, Alzenau, Michelbach, Offenbach, Bruchköbel, Sulzbach/Ts., Fulda, Heusenstamm und Frankfurt, was einem Bewegungsradius von rund 60 Kilometern entspricht. Es sind von allen zurückgelegten Wegen aber nur 2,5% über 20 Kilometern weit, so daß die meisten Aktivitäten sich innerhalb des Bereiches Wohnung - Schule abspielen dürften.

Die Schüler/innen legten am Stichtag mindestens 2 (kein Schüler war zu Hause geblieben) und insgesamt durchschnittlich 4,14 Wege zurück. 6 Schüler gaben an, mehr als 6 Wege zurückgelegt zu haben. Dadurch können die Angaben für Wege nach Hause leicht verzerrt sein, weil möglicherweise der siebte Weg der Rückweg nach Hause war. Insgesamt legten die Befragten Entfernungen zwischen 100 Metern und 60 Kilometern zurück. Daß die Entfernung sich auf die Verkehrsmittelwahl auswirkt zeigt die Auswertung über alle Wege (Abschnitt 3.3.2).

### 3.3.1.2 Allgemeine Determinanten der Verkehrsmittelwahl

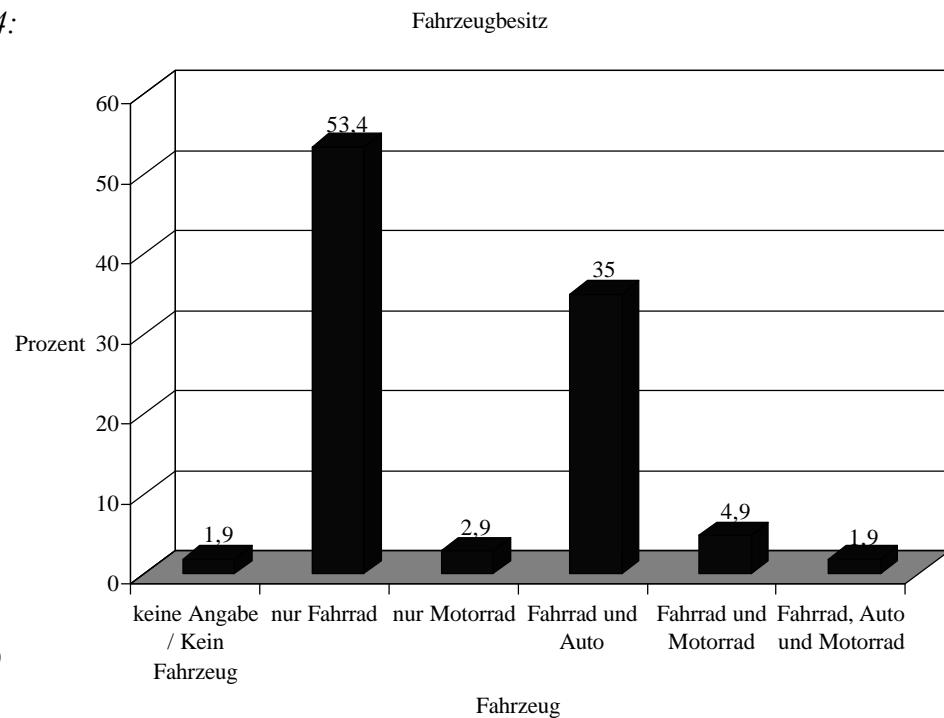
Einen Führerschein besaßen 71 Schüler/innen (= 69%, davon 30 oder 75% der jungen Männer sowie 41 oder 65,1% der jungen Frauen).

Abb. 13:



53,4% der Befragten stand nur ein Fahrrad zur Verfügung, Auto und/oder Motorrad besaßen 44,7%.

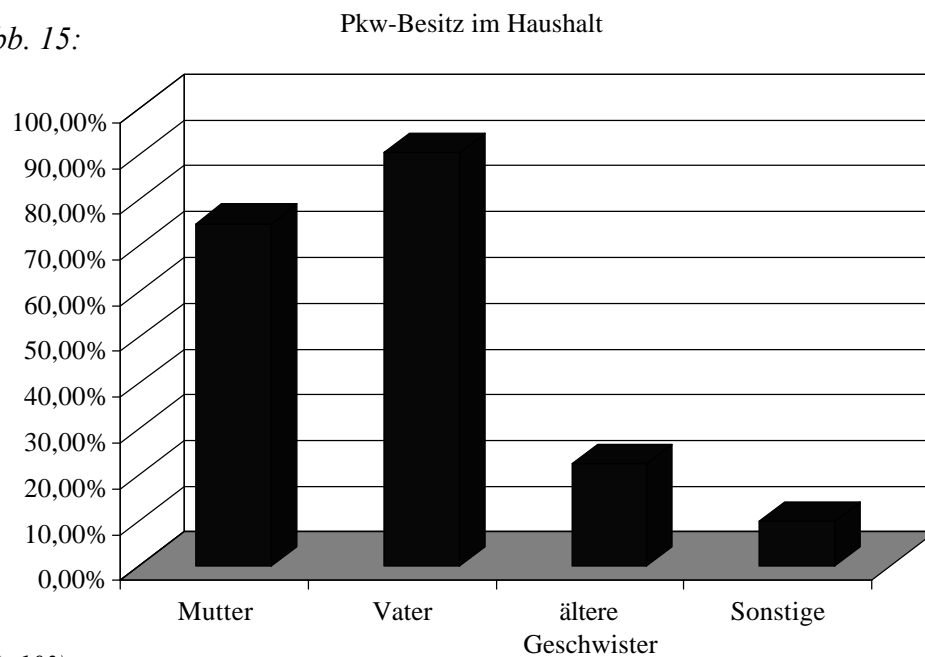
Abb. 14:



(N=101)

Die Haushalte in der Stichprobe sind zu 100% mit Pkw ausgestattet. Da Mehrfachnennungen möglich waren, sind für die einzelnen Haushaltsmitglieder folgende Anteile an Pkw-Besitz zu verzeichnen:

Abb. 15:

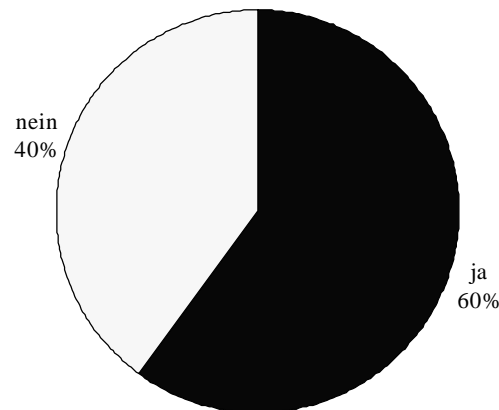


(N=103)

Insgesamt konnten 73% in Absprache mit Anderen einen Pkw benutzen. von den Schüler/innen, denen nur ein Fahrrad zur Verfügung stand, konnten 60% in Absprache mit Anderen einen Pkw benutzen.

Abb. 16:

Pkw-Nutzung in Absprache mit Anderen  
Gruppe: Schüler/innen ohne motorisiertes Fahrzeug

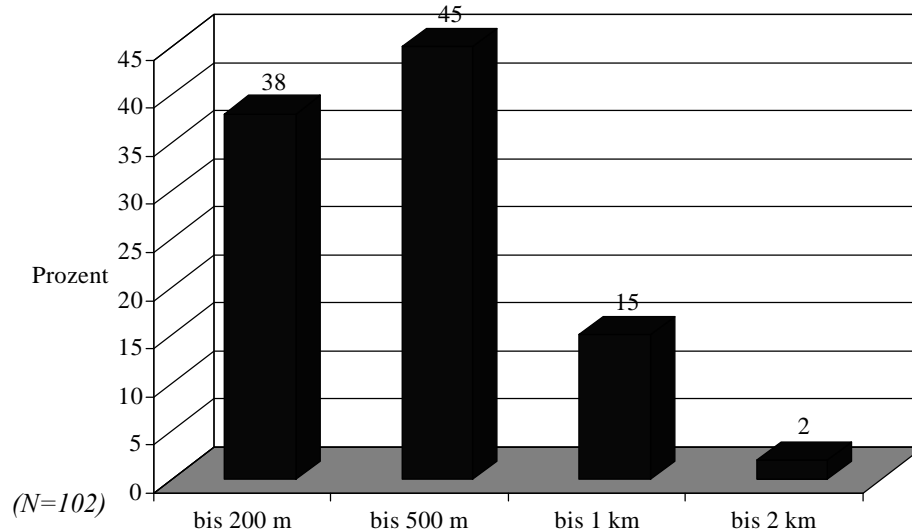


(N=50)

Die Wege zur nächsten Haltestelle sind kurz: 38% der Befragten gaben dafür bis 200 Meter an, insgesamt war für 83% der Weg bis 500 Meter weit.

Abb. 17:

Entfernung zur Haltestelle

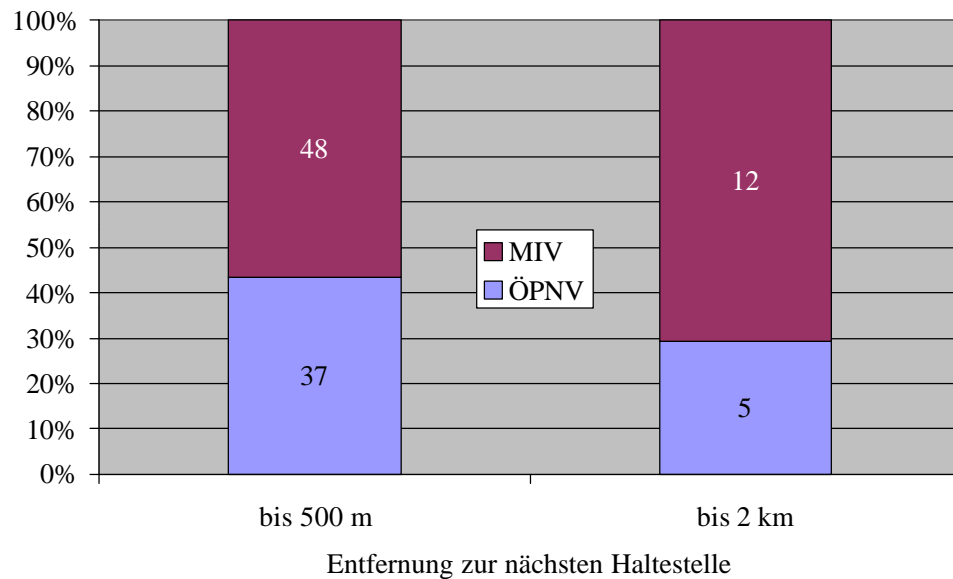


(N=102)

Auf die Verkehrsmittelwahl für den ersten Weg des Tages wirkt sich die Entfernung zur nächsten Bushaltestelle wie folgt aus:

Abb. 18:

## Verkehrsmittelwahl (erster Schulweg)

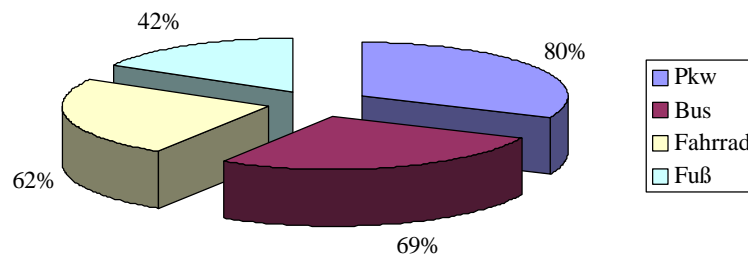


(N=102)

Nach eigener Einschätzung konnten die Schüler/innen potentiell folgende Verkehrsmittel für den Schulweg nutzen:

Abb. 19:

## Verkehrsmittel-Nutzungsmöglichkeit



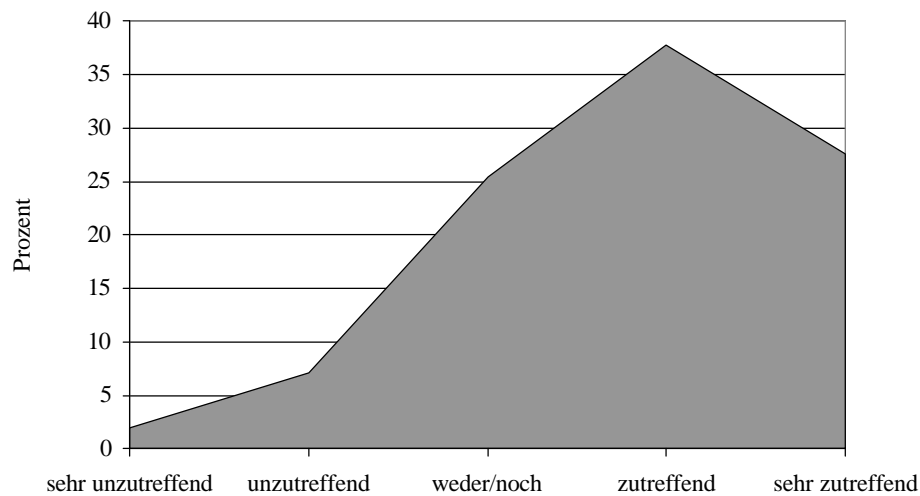
(N=102, Mehrfachnennungen möglich)

42% Schüler/innen, die zu Fuß zur Schule gehen könnten, entsprechen zahlenmäßig annähernd der Anzahl Schüler/innen in den Entfernungsklassen von 0 bis 3 Kilometern. Allerdings stehen die wahrgenommenen Verkehrsmittel-Alternativen nicht mit der tatsächlichen Nutzung in Einklang: den morgendlichen Schulweg legten insgesamt 14,6% zu Fuß, 15,6% mit dem Fahrrad, nur 9,4% mit dem Bus, aber 60,3% mit Auto oder Motorrad zurück (allein oder als Mitfahrer). Busse wurden als Transportalternative in der Stichprobe offensichtlich kaum wahrgenommen.

### 3.3.1.3 Politische Einschätzung

Der Aussage: "Die Entscheidung, ob in meiner Gemeinde Straßen gebaut werden oder Busse fahren, liegt im wesentlichen bei den Kommunalpolitikern" stimmten insgesamt 65% der Befragten zu, nur 9% meinten, dies sei (sehr) unzutreffend ( $N=103$ , keine Angaben=5). Beide Geschlechter sahen dies gleich. Von den Schüler/innen mit Deutsch-Leistungskurs glaubten 70%, die Verantwortung liege vor Ort, von den Gemeinschaftskunde-Schüler/innen nur 57% ( $N=98$ ).

Abb. 20: Verkehrspolitik wird vor Ort gemacht



Die Aussage: "Auf die Verkehrspolitik in meiner Gemeinde kann ich jederzeit Einfluß nehmen" hielten dagegen 75% (quer durch die Leistungskurse) für unzutreffend oder sehr unzutreffend ( $N=98$ ).

Abb. 21: Jederzeit Einfluß auf Verkehrspolitik vor Ort



Die jungen Frauen sind dabei mit 79,3% skeptischer als die Männer (67,5%). Die Verantwortung der Politik vor Ort wurde also als groß angesehen, die Einflußmöglichkeiten aber eher gering eingeschätzt. Hier wäre sicher interessant, einmal genauer nachzufragen: Kennen die Schülerinnen und Schüler den Verwaltungsaufbau, die Organe der politischen Willensbildung und ihre Möglichkeiten der Einflußnahme (wenigstens in Grundzügen)? Wurden ihnen "wissenschaftsbezogene und zugleich handlungsorientierende Erfahrungen vermittelt"? Sind sie zu "bewußter Wahrnehmung der öffentlichen Meinungs- und Willensbildung sowie zu kritischer Mediennutzung" und zur "Mitwirkung in gesellschaftlichen und politischen Handlungszusammenhängen" in der Lage? Diese Fragen könnten Grundlage eines größeren Schulprojektes sein, das aus politikwissenschaftlichem Blickwinkel die Ergebnisse heutiger Schulbildung erforscht.

#### 3.3.1.4 Kritische Anmerkungen zur Befragung

Weitere Hinweise auf die Wahrnehmung der Handlungsspielräume können die Anmerkungen zum Fragebogen liefern, die von einigen Befragten angefügt wurden. Die wichtigsten wiederkehrenden Antworten wurden in acht Kategorien zusammengefaßt (die vollständigen Antworten sind in Anlage XY beigelegt):

- Restriktionen für Autofahrer (mehr/weniger)
- ÖPNV sollte billiger sein
- ÖPNV sollte öfter fahren
- Verbindung nach Alzenau
- Verbindung nach Rodenbach
- Verbindung zum Bahnhof (Langenselbold)
- ÖPNV ist unflexibel
- ÖPNV ist unzuverlässig

4 Schüler/innen forderten stärkere Restriktionen für Autofahrer, 2 setzten sich für das Gegenteil ein. Ein Beispiel: "Ich finde es sollten teilweise andere Geschwindigkeitsschilder aufgestellt werden, da teilweise auf Straßen, die für 80 Km/h geeignet wären nur 30 Km/h gefahren werden darf, und so der Verkehr gestaut wird."

34 Befragte waren der Ansicht, daß die öffentlichen Verkehrsmittel zu teuer sind (Beispiel: "Seit ich meinen Führerschein habe (1 Jahr) verzichte ich nicht auf mein Auto. (...) Vorausgesetzt, die Fahrpreise würden im öffentlichen Nah- und Fernverkehr gesenkt, wäre eine Möglichkeit zur Vermeidung des Autofahrens für mich gegeben"). Fünf Schüler/innen meinten außerdem, Autofahren sei billiger als die öffentlichen Verkehrsmittel.

19 von 34 Befragten, die Preissenkungen im ÖPNV forderten, besaßen ein Fahrrad, aber kein motorisiertes Fahrzeug, davon 13 auch keinen Führerschein. In Kommentaren sprachen sich 44% der Schüler/innen ohne Führerschen, aber nur 28% der Führerscheinbesitzer für billigeren ÖPNV aus.

13 Schüler/innen forderten, öffentliche Verkehrsmittel sollten öfters fahren. Zudem wurden (neue oder bessere) Verbindungen nach Alzenau (3), Gelnhausen (2), Rodenbach (4) und zum Bahnhof Langenselbold (2) eingeklagt.

Viermal wurde die Unzuverlässigkeit der Busse kritisiert (Beispiel: "Busse haben immer Verspätung. Zum Teil unfreundliche Busfahrer. Man hat keine Möglichkeiten, sich abends/nachts mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortzubewegen").

23 Befragte kritisierten den ÖPNV als unflexibel, unkomfortabel, zu langsam und auf zu vielen Umwegen unterwegs (Beispiel: "Ich finde es unmöglich, daß keine Busse von Neuberg nach Langenselbold (und zurück) fahren, obwohl beide Orte Nachbarortschaften sind. (...) Schulbusse sind generell viel zu voll.").

Von den Kritikern an der Unflexibilität des ÖPNV hatten 11 von 23 nur ein Fahrrad, hiervon 8 auch keinen Führerschein. Entweder handelt es sich hier um kompetente Kritiker des ÖPNV, die einen Großteil ihrer Wege im Umweltverbund zurücklegten, oder die Mobilität wurde durch Mitfahren bei anderen sichergestellt - dazu sollen die Auswertungen weiter unten im Abschnitt 3.3.2 und Seite 56 (Verkehrsmittelwahl nach Führerscheinbesitz) Informationen ergeben.

Fischer/Zaborowski<sup>59</sup> stellten jedenfalls fest, daß in ihrer Untersuchung vor allem die Autofahrer, die keine oder kaum Erfahrungen mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes hatten, diese besonders negativ beurteilten, was es besonders schwierig machte, die tatsächlichen Präferenzen dieser Gruppe zu evaluieren. In der

---

<sup>59</sup> Fischer/Zaborowski 1995, S. 200



Stichprobe waren über 60% derjenigen, die im MIV den ersten Weg zurücklegten, für billigeren ÖPNV, 56,5% der Befragten, die unflexiblen ÖPNV Kritisierten, nutzten Auto oder Motorrad. Trotz der kleinen Anzahl ist bemerkenswert, daß von den insgesamt 6 Personen, die Restriktionen forderten, 3 MIV-Nutzer/innen waren, von denen 2 geringere Restriktionen für Autofahrer forderten. Dennoch kann mangels Tiefe der Befragung bezüglich der Einstellungen und Nutzungs- überzeugungen die Feststellung von Fischer/Zaborowski hier nicht überprüft werden.

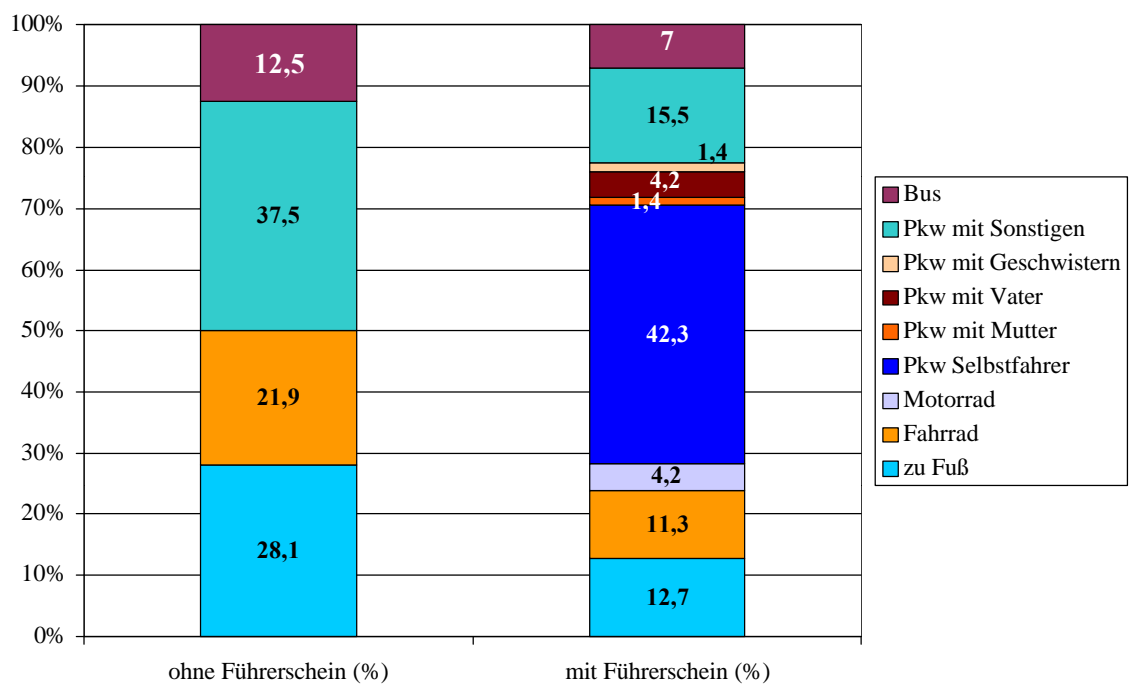
Als Gesamtbild der Äußerungen zu den Verkehrsmittel-Alternativen in den Kommentaren kristallisiert sich heraus: öffentliche Verkehrsmittel sind zu teuer (Autofahren ist billiger), ÖPNV ist zu langsam und zu selten unterwegs (auf manchen Strecken gar nicht), unpünktlich, umständlich und unkomfortabel. Die Busse, die überwiegend Schüler befördern, werden als überfüllt erfahren, das Personal teilweise als unfreundlich. Einige Stimmen erheben sich für stärkere Restriktionen gegenüber dem MIV.

Die Kommentare zu den Fragebögen decken sich hier mit einzelnen Forderungen aus der Projektstunde (vgl. Seite 34): mehr Fahrten des ÖPNV allgemein sowie eine bessere Anbindung des Bahnhofes Langenselbold und der Orte Gelnhausen und Rodenbach wurde bereits damals gefordert, kritisiert wurde auch schon die geringe Vertaktung des Bus-Angebotes (in den Kommentaren nun als Kritik an Unzuverlässigkeit und Unflexibilität wieder erwähnt). Die häufigsten Kommentare (34 mal genannt) bezogen sich allerdings in der Befragung nun auf die Fahrpreise, immerhin 33% der Schüler/innen forderten billigeren ÖPNV. Kritik an der Unflexibilität der Busse stand mit 23 Nennungen (22 %) an zweiter Stelle, daß die Busse öfter fahren sollen forderten 13%, die übrigen Kategorien liegen im Bereich unter 5%.

Bei 96 (von 103) Befragten der Stichprobe war der erste Weg des Tages der Schulweg. Von allen 103 ersten Wegen wurden insgesamt 58 (60,3%) mit dem Motorrad oder Pkw allein oder als Mitfahrer getätigt. Dies ist ein unvermutetes Ergebnis, das den beiden Eingangshypothesen (vgl. S. 7) zuwiderläuft. Offensichtlich nutzten die Schüler/innen erstens nur zum geringeren Teil (nicht einmal 50%) die

Verkehrsmittel des Umweltverbundes für den ersten Weg, der nahezu ein reiner Schulweg war (Hypothese H1 nicht bestätigt), zweitens nutzten die Schüler/innen, die schon einen Führerschein besaßen, zu 69% MIV-Verkehrsmittel für diesen Weg (Hypothese H2 nicht bestätigt). Von den Personen mit und ohne Führerschein waren dies jeweils:

Abb. 22: Verkehrsmittelwahl nach Führerscheinbesitz



(N=103, 32 ohne Führerschein, 71 mit Führerschein)

Von den Besitzern motorisierter Fahrzeuge nutzten sogar 95% Auto oder Motorrad für den ersten Weg des Tages. Geschlechtsspezifische Unterschiede sind hier bei der Verkehrsmittelwahl nicht festzustellen, insgesamt bevorzugten 60% sowohl der jungen Frauen als auch der Männer Auto oder Motorrad für den ersten Weg. Diese Ergebnisse für den morgendlichen Schulweg legen den Schluß nahe, daß die Schüler/innen, die noch keinen Führerschein besaßen, häufig mit Mitschülern zur Schule fuhren. In dieser Gruppe waren die Anteile des Zufußgehens und Fahrradfahrens auch noch recht hoch, insgesamt nutzten 62,5% Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Von den Führerscheinbesitzern sind dies nur 31%.

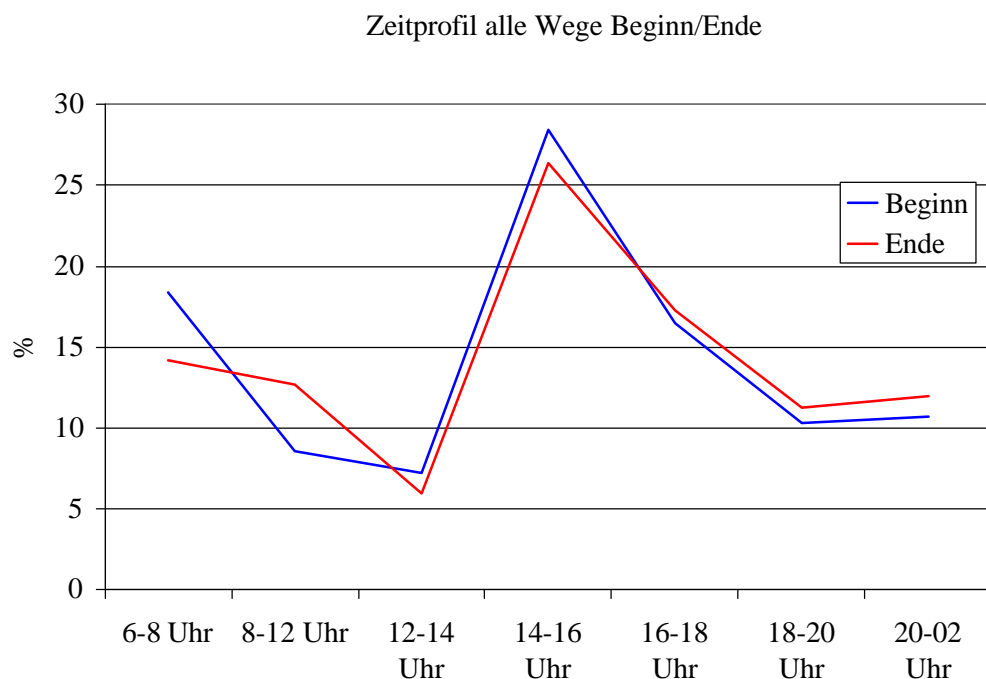
### 3.3.2 Verkehrsmittelwahl (*KONTIV*-Analyse)

Mit Hilfe der Mobilitätsbögen nach dem *KONTIV*-Muster (vgl. Seite 5 und 34) werden nun alle Wege der befragten Personen in die Untersuchung einbezogen. Damit können komplexe Wegeverflechtungen herausgearbeitet und die außerhäuslichen Mobilitäts- und Aktivitätsprofile der Schüler/innen können aufgezeigt werden. Hiermit wird auch überprüft, wer für die Untersuchungsgruppe die Träger der Mobilität sind.

#### 3.3.2.1 Allgemeine Mobilitätsfaktoren

Bei 103 befragten Personen und 6 vorgegebenen Wegeprotokollen im Fragebogen ergeben sich rechnerisch 618 mögliche Wege (Fälle). Die Befragten legten durchschnittlich 4,14 Wege zurück, insgesamt sind also rund 420 Wege aufgezeichnet worden (die Fallzahlen variieren wegen einzelner fehlender Angaben). Alle Schüler/innen haben am Stichtag die Wohnung verlassen, also mindestens einen Hin- und einen Rückweg geleistet. Das Zeitprofil über alle Wege sieht wie folgt aus:

Abb. 23:

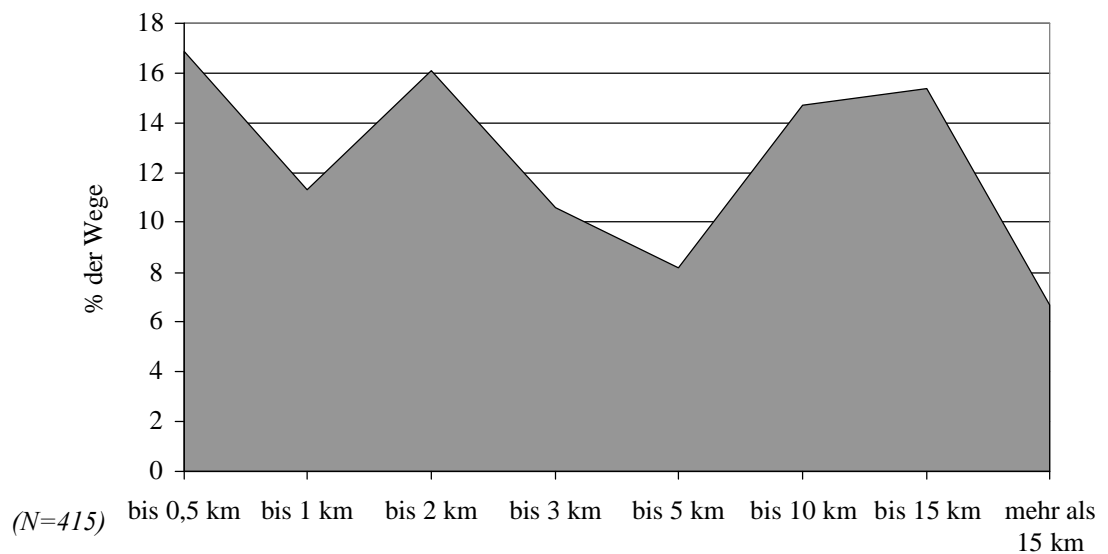


(N=419/416)

Über alle Wege legten die Schüler/innen durchschnittlich 6,11 Kilometer zurück. 63% der Wege waren bis zu 5 Kilometern weit, 93% bis zu 15 Kilometern. Daher erklärt sich auch die geringe Nutzung der Bahn als Verkehrsmittel (vgl. Abbildung 31 auf Seite 61).

Abb. 24:

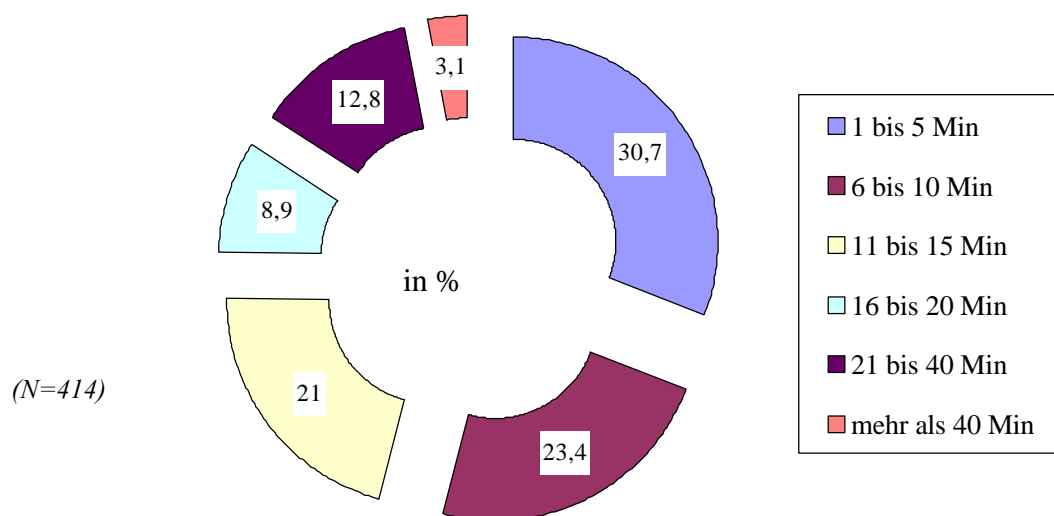
Entfernungsprofil



Die Unterwegs-Zeit betrug im Durchschnitt 13,70 Minuten, 54 % aller Wege dauerten weniger als 10 Minuten.

Abb. 25:

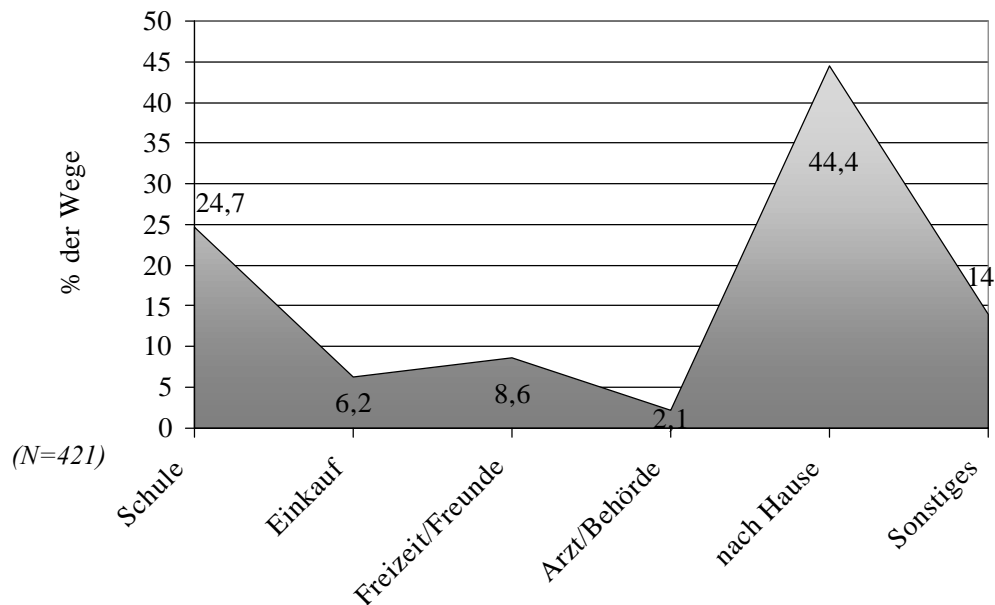
Dauer der Wege



Von 103 ersten Wegen des Tages waren 96 Schulwege, von allen 419 Wegen waren 104 Schulwege (25%). Insgesamt verteilen sich die Wege auf die Ziele/Zwecke wie in Abbildung 27 dargestellt:

Abb. 26:

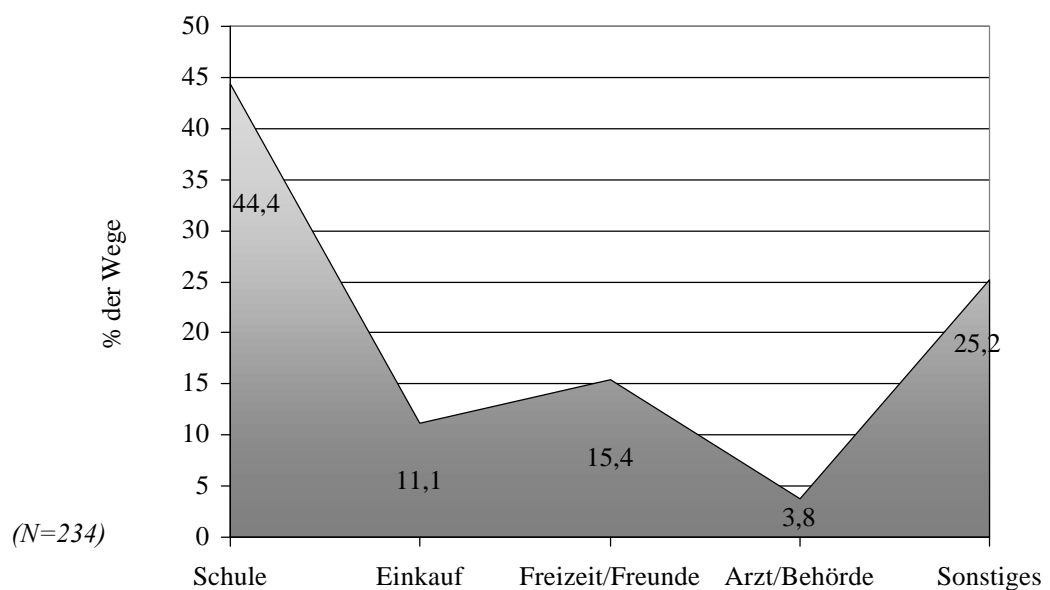
Zweck aller Wege



Ohne die Kategorie "nach Hause" erhöht sich für die übrigen Kategorien die anteilige Häufigkeit, wie Abb. 28 zeigt:

Abb. 27:

Zweck alle Wege ohne "nach Hause"



Erwartungsgemäß finden Schulwege bis auf wenige Ausnahmen vormittags bis circa 12 Uhr statt, Einkaufswege zwischen 12 und 18 Uhr, Freizeit- oder sonstige Wege eher nachmittags und abends zwischen 16 Uhr und 2 Uhr nachts. In der Zeit von 22 Uhr bis 2 Uhr liegen aber nur 3,3% (Beginn) bzw. 3,8% (Ende) der Wege. In der folgenden Grafik wurden die Zeiten für den Beginn der Wege gewählt, die Zeitprofile für Beginn und Ende weichen wie in Abbildung 24 gezeigt wurde nur geringfügig ab.

Abb. 28:

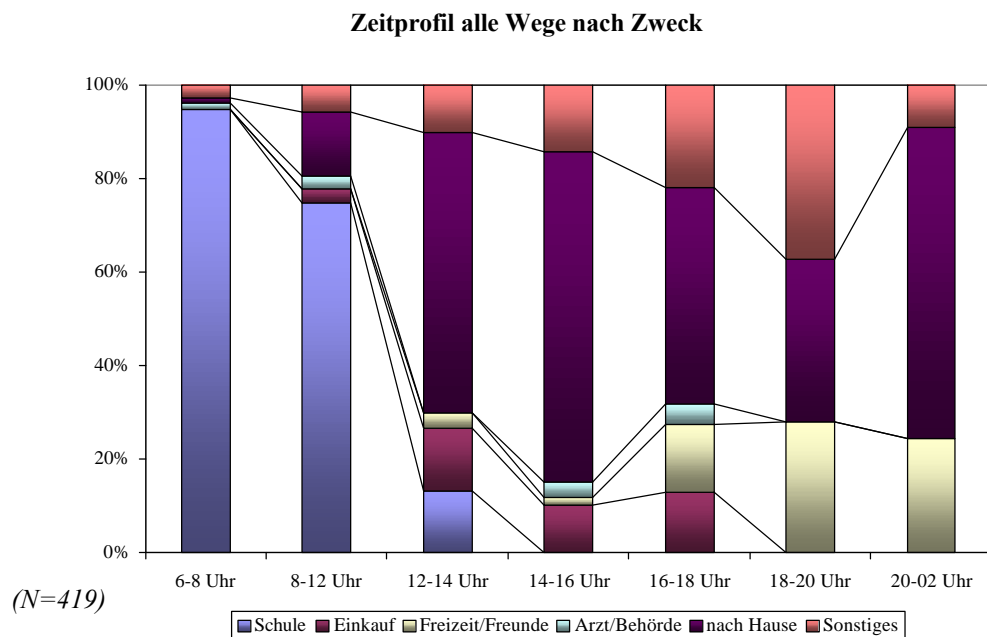
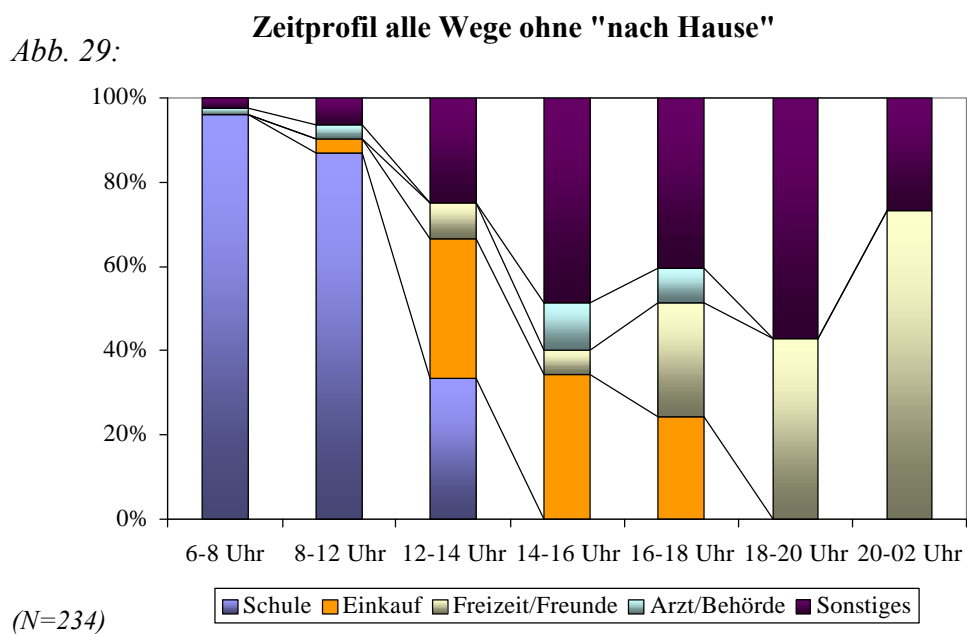


Abb. 29:

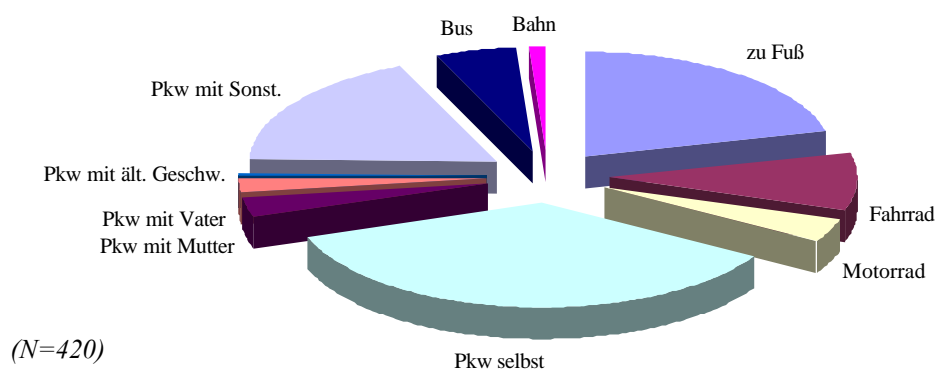


### 3.3.2.2 Verkehrsmittelwahl (Modal-Split)

Insgesamt legten die Schüler/innen 21% der Wege zu Fuß, 9% mit dem Fahrrad, 3,6% mit dem Motorrad, 36% als Pkw-Fahrer/innen, insgesamt 24% im Pkw mit Anderen, 5,5% mit dem Bus und 1% mit der Bahn zurück.

Abb. 30:

Verkehrsmittelwahl

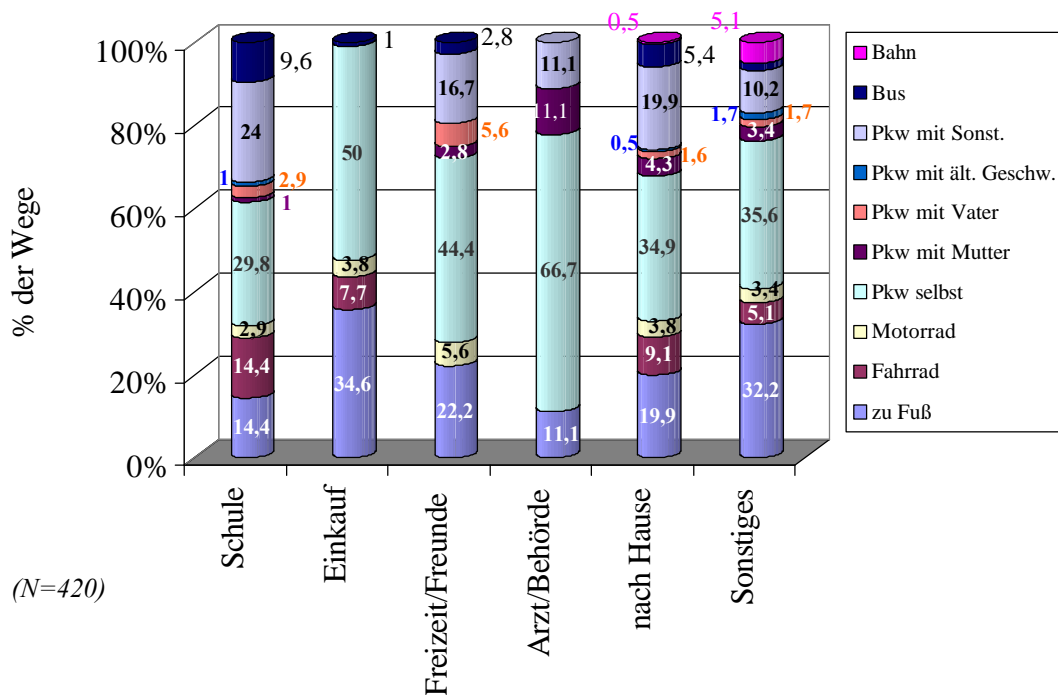


Gegenüber den Zahlen der RMV-Marktanalyse von 1996 für Personen ab 15 Jahren (vgl. Seite 43 Abb. 8) sind die Schüler/innen unserer Stichprobe etwas weniger mit öffentlichen Verkehrsmitteln (6% gegen über 8,7% laut RMV) gefahren. Auch mit dem PKW waren sie demzufolge mit 60% (gegenüber 80,8% laut RMV) nicht so häufig unterwegs, dafür aber mit dem Fahrrad allein (21 %) schon mehr als der RMV für den gesamten restlichen Individualverkehr ermittelt hat.

Für die vorgegebenen Ziele/Zwecke wurden die Verkehrsmittel wie in Abbildung 32 dargestellt genutzt; Pkw-Selbstfahrer, Fußgänger und Pkw-Mitfahrer bei anderen Personen (möglicherweise Schulkolleg/innen) waren die stärksten Gruppen. Mit dem Pkw (insgesamt im Durchschnitt 36% der Wege) wurden vor allem Wege zum Arzt/Behörden (66,7%), Freizeit/Freunden (44,4%) und zum Einkaufen (50%) gefahren. Zu Fuß (von allen Wegen 21%) gingen die Schüler/innen überdurchschnittlich oft zum Einkaufen (34,6%) oder sonstige Wege (32,2%). Mit anderen im Pkw (von allen Wegen 18%) fuhren sie häufig zur Schule (24%) und

auch nach Hause (19,9%). Mütter transportierten ihre Jugendlichen vor allem zum Arzt oder zu Behörden (11,2% gegenüber insgesamt nur 3% der Wege). Väter kamen mit weniger als 2% der Wege als Transporteure kaum vor, ebenso wenig die Bahn, was sich aber durch die geringen zurückgelegten Entfernungen erklärt (vgl. auch S. 58 oben). Busse (von allen Wegen 5%) wurden fast nur für den Schulweg (knapp 10%) und in geringem Maße für Freizeitwege (2,8%) oder Heimwege (5,4%) genutzt. Offenbar ist Selbstfahren mit dem Pkw die bevorzugte Transportart. Dies wird untermauert durch die Feststellung, daß knapp 70% der Schüler/innen einen Führerschein (Abb. 13 S. 48) und 42% (vgl. Abb. 14 S. 49) ein Auto besitzen.

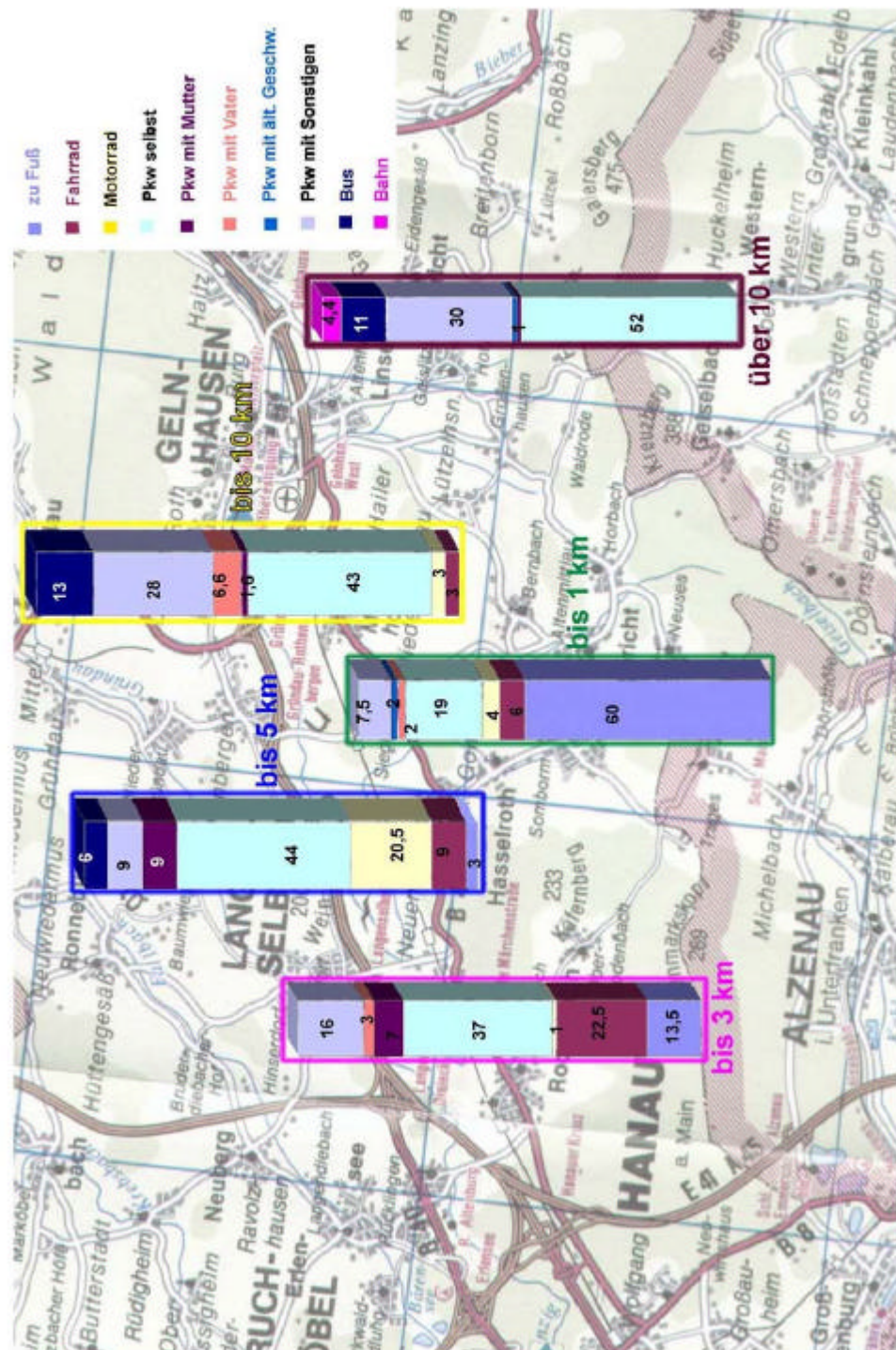
Abb. 31: Ziel/Zweck nach benutztem Verkehrsmittel



Die Grafik auf der folgenden Seite zeigt in etwas größeren Entfernungskategorien, für welche Entfernungen die jeweiligen Verkehrsmittel gewählt wurden. Als Zielorte wurden vor allem Somborn, Rodenbach, Erlensee, Langenselbold, Gelnhausen sowie die weiteren Freigerichter Ortsteile Altenmittlau, Neuses und Bernbach angegeben.



Abb. 32:

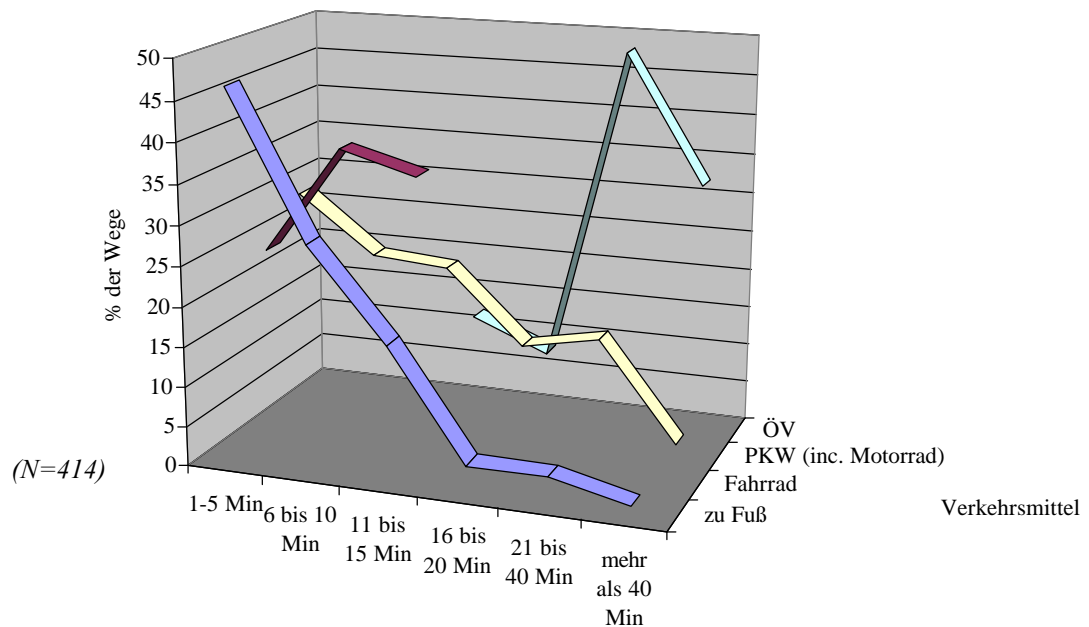


(N=414)

Von den Fußwegen waren allein 57% bis 500 Meter weit, 96,5% bis einschließlich 2 Kilometern. Mit dem Fahrrad wurden zu 86,4% Wege bis zu 3 Kilometern zurückgelegt, mit dem Motorrad über 25% Kurzstrecken bis 500 Metern und insgesamt Strecken bis zu 10 Kilometern. Das Auto wurde zu annähernd 30% für Wege bis 2 Kilometern benutzt, jeweils weitere 20% bis 5 beziehungsweise bis 10 Kilometern und 23% bis 15 Kilometern, nur 7,5% der Pkw-Fahrten waren über 15 Kilometern weit. 75% der Busfahrten waren zwischen 5 und 15 Kilometern weit. Die Wegezeiten für die verschiedenen Verkehrsmittel sind in der folgenden Grafik zu sehen.

Abb. 33:

Dauer der Wege nach Verkehrsmitteln



Die Verkehrsmittelwahl nach Entfernungen spiegelt sich in der Darstellung nach Wegezeiten: Fuß- und Fahrrad-Wege sind meist bis 15 Minuten lang (das entspricht zu Fuß etwa 1 Km und mit dem Fahrrad 3-5 Km), Bus und Bahn (ÖV) werden für weitere und damit längere Wege (ab 15 Minuten oder 5-10 Km) genutzt, während Pkw auch schon bei sehr kurzen Wegen bis 5 Minuten (ca. 2 Km) zum Einsatz kommen.

Für die wichtigsten Ziele/Zwecke und die jeweils benutzten Verkehrsmittel sind in den folgenden Grafiken die durchschnittlichen Entfernungen und Wegezeiten abgebildet.

Abb. 34:

Durchschnittliche Entfernung

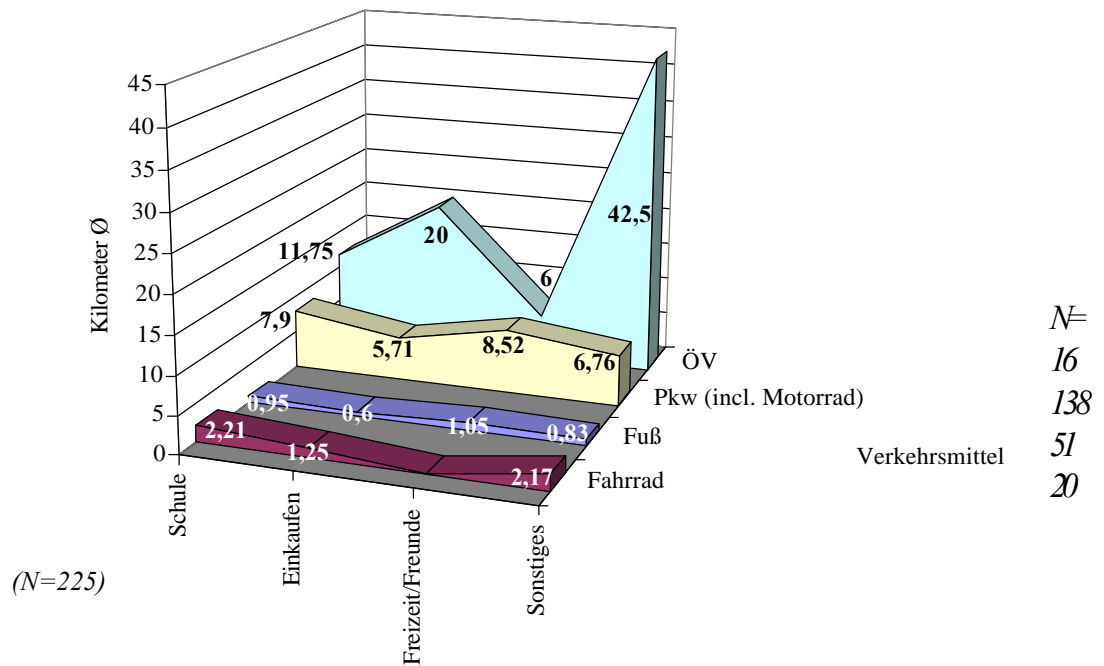
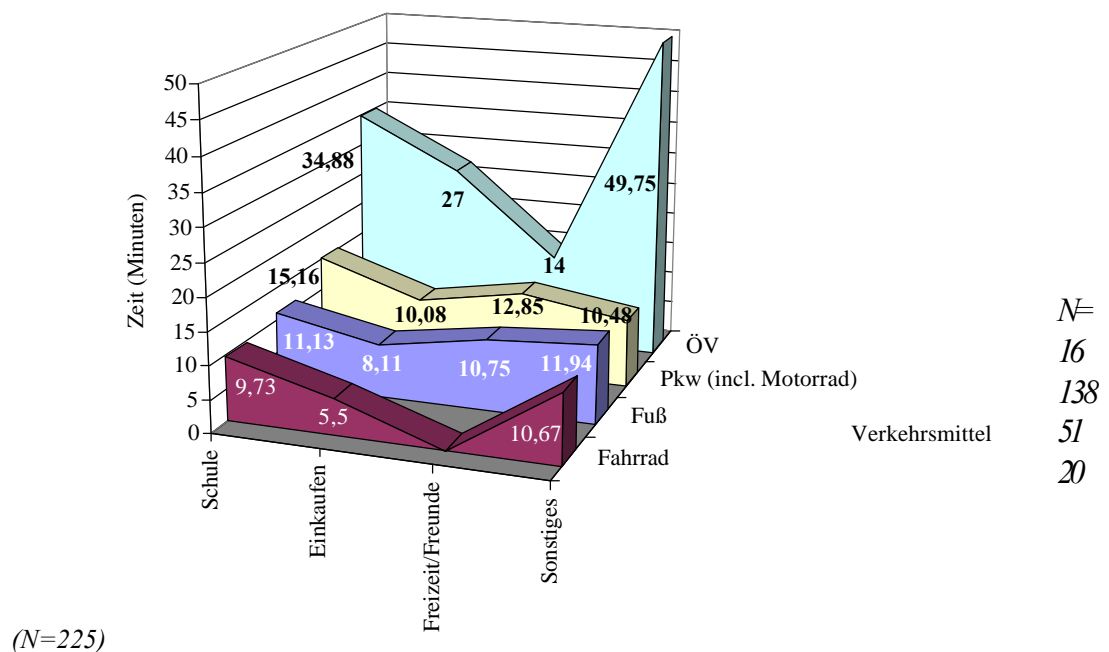


Abb 35:

Durchschnittliche Wegedauer



Die Profile der Verkehrsmittelnutzung nach durchschnittlicher Entfernung und durchschnittlicher Wegezeit sind sich insgesamt ähnlich, allein bei den Schulwegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln wurden deutlich längere Reisezeiten angegeben.

Zusammenfassend kann für die Auswertungen im 3. Abschnitt festgehalten werden:

- Im Nahverkehrsplan für den Main-Kinzig-Kreis sind einige gravierende Mängel im ÖPNV-Netz sowie dem ÖPNV-Angebot für Freigericht aufgelistet. Freigericht hat eine Randstellung im ÖPNV-Netz, aus der eine Benachteiligung folgt. In den beigelegten Anmerkungen zum Fragebogen wurden einige der Schwachpunkte von den Befragten auch kritisiert.
- Pkw spielten laut RMV-Marktanalyse ebenso wie in der befragten Gruppe die größte Rolle als Transportmittel. Für den motorisierten Individualverkehr sind insgesamt auch gute Bedingungen gegeben, für Fahrradfahrer sind die Voraussetzungen dagegen nicht günstig.
- Die Schüler/innen wohnten in einem Radius bis 20 Km zur Schule und bewegten sich auch in der Freizeit überwiegend innerhalb dieser Entfernung. Den größten Anteil an allen Wegen nahmen Schulwege ein, an zweiter Stelle folgten "sonstige" Wege und dann Freizeitwege.
- Die Ausstattung mit Führerschein und Kraftfahrzeugen war in der Stichprobe sehr hoch, die Möglichkeit, mit dem Pkw ans Ziel zu kommen, fast immer gegeben. Es fällt auf, daß die Jugendlichen ohne Führerschein überwiegend aus Freigericht (56,3%) und Rodenbach (28,1%) kamen, die Führerscheinbesitzer verteilten sich mehr auf die umliegenden Gemeinden. Möglicherweise wurde bei den Freigerichtern der Führerschein nicht in dem Maße als vordringliches Problem angesehen wie bei den Bewohner/innen der umliegenden Gemeinden. Das wäre auch aus der Tatsache zu erklären, daß in der Oberstufe die Schulanfangs- und endzeiten variieren und daher die ÖPNV-Nutzung oft mit Wartezeiten oder umständlichen Fahrten mit häufigem Umsteigen und langen Reisezeiten verbunden wäre. Tatsächlich zeigt sich bei näherer Betrachtung der Grafik auf Seite 56 (Abb. 22) folgendes: In der Teilgruppe, deren erster Weg der Schulweg war, nutzten von 30 Peronen ohne Führerschein 4 den Bus (aus Rodenbach und

Erlensee), 11 den Pkw als Mitfahrer bei sonstigen Personen (aus Langenselbold, Rodenbach, Neuberg und Freigericht), 7 fuhren mit dem Rad (aus Freigericht und Hasselroth) und zu Fuß kamen nur Schüler/innen aus Freigericht (8). Von den 66 Führerscheinbesitzern kamen 6 Freigerichter zu Fuß, mit dem Fahrrad 7 aus Freigericht und Hasselroth, mit dem Motorrad oder Auto als Selbstfahrer kamen 31 Schüler/innen (davon aus Freigericht 10). Von 16 Pkw-Mitfahrern kamen 3 aus Freigericht, mit dem Bus kamen gerade noch 7,5% der Führerscheinbesitzer, und zwar aus Rodenbach, Erlensee, Neuberg und Hasselroth. Die Hälfte der Schüler/innen ohne Führerschein kam also aus Freigericht und konnte zur Schule laufen, mit dem Fahrrad fahren oder bei andern mitfahren, möglicherweise wurde der Führerschein in dieser Teilgruppe daher nicht mit gleich hoher Priorität bewertet wie bei den Schüler/innen aus anderen Gemeinden. Hier könnte auch einwirken, was Flade herausgefunden hat: Kinder, die viel Fahrrad fahren, stellen sich ihre künftige Verkehrsmittelnutzung weniger autoorientiert vor, während für ÖPNV-Nutzer die vorgestellte Verkehrsmittelwahl in der Zukunft sehr stark vom Auto beherrscht wird<sup>60</sup>. Die ÖPNV-Erfahrungen der Schüler scheinen ihnen überwiegend negative Einschätzungen für dieses Verkehrsmittel auf den Weg zu geben. Wenn allerdings Führerschein und ein Fahrzeug vorhanden waren, nutzten auch die Freigerichter Schüler/innen in unserer Stichprobe das Auto für den Schulweg (unabhängig vom Ortsteil).

- Unterschiedlicher Zeitbedarf wurde für die verschiedenen Verkehrsmittel wie folgt berichtet: bis 500 Meter Strecke brauchten 78% der Fußgänger und alle Rad- und Pkw-Fahrer 1-5 Minuten. Für Wege bis 1 Km benötigten Fußgänger überwiegend bis 10 Minuten, Rad- und Pkw-Fahrer bis 5 Minuten. Wege bis 2 Km bewältigten die meisten Fußgänger in rund 15 Minuten, Radfahrer brauchten bis 10 Minuten, Pkw-Fahrer bis 5 Minuten. 3 bis 5 Km gingen zu Fuß nur noch wenige Schüler, Radfahrer brauchten überwiegend bis 10 Minuten, Pkw-Fahrer gaben die selbe Wegedauer an.
- Die häufigsten verzeichneten Wege (ohne "nach Hause") waren Schul-, Freizeit- und sonstige Wege. Diese wurden jeweils zu über 50% mit motorisierten

---

<sup>60</sup> vgl. Seite 32

Individual-Verkehrsmitteln getätigt. Dabei wurden durchschnittlich zwischen 5,7 und 8,5 Kilometern in 10 bis 15 Minuten zurückgelegt. Zu Fuß wurden diese Wege bis durchschnittlich 1 Kilometer Länge in 10 bis 12 Minuten zurückgelegt, ebenso lange Wegezeiten erreichten Fahrradfahrer bei rund 2 Kilometern durchschnittlicher Weglänge. Öffentliche Verkehrsmittel wurden meist erst bei größeren Distanzen genutzt, durchschnittlich 24 Kilometer wurden in 33 Minuten zurückgelegt. Bei kurzen Distanzen (1 bis 3 Km) sind demnach Fahrrad und Pkw ungefähr gleich schnell, bei großen Strecken ab 20 Km können die öffentlichen Verkehrsmittel mit den günstigsten Reisezeitverhältnissen aufwarten.

- Die Entfernung zur nächsten Haltestelle war für die meisten Befragten maximal 500 Meter weit, was als gerade noch akzeptable Entfernung gewertet werden kann.
- Als Transporteure traten zumeist die Schüler/innen selbst in Erscheinung, ob zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Pkw. Auch Mitfahren im Pkw wurde relativ breit genutzt, allerdings wenig bei Eltern oder Geschwistern und mehr bei "sonstigen Personen" (wahrscheinlich vorrangig Schulkollegen).
- Komplexe Quell-Ziel-Beziehungen konnten mit der Untersuchung nicht festgehalten werden. Der Fragebogen hätte dafür nicht nur für das Ziel des jeweiligen Weges, sondern auch für den Beginn den genauen Ort erfragen müssen. Außerdem wurden von den Befragten bei den Zielorten oft keine oder ungenaue Angaben gemacht. Die Auswertung muß sich daher auf die Wegelängen beschränken.

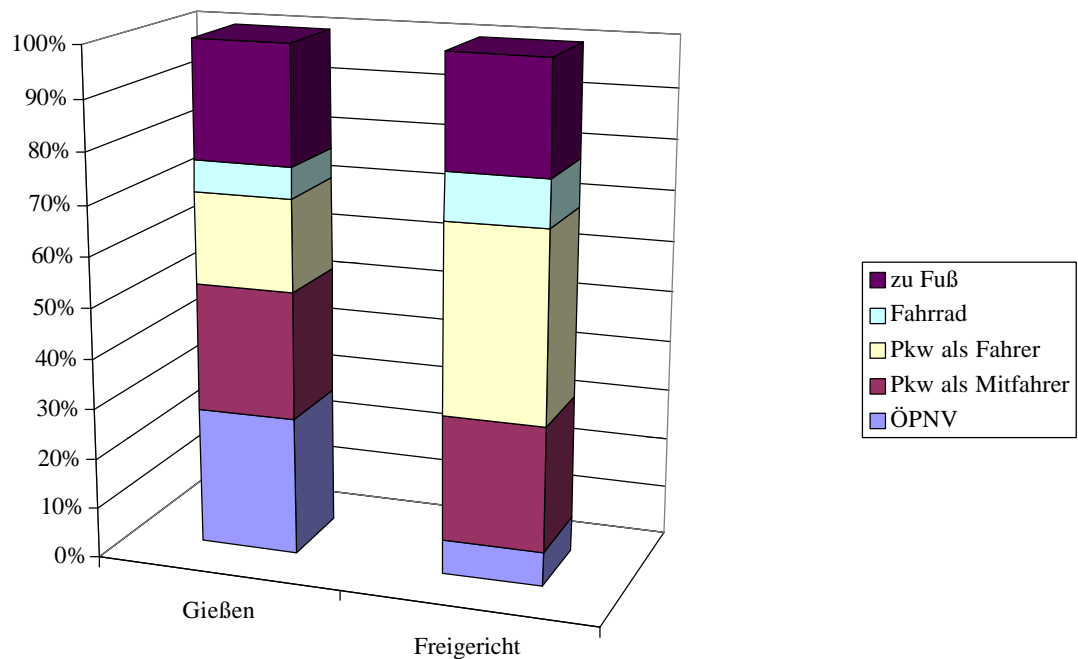
## 4 Zusammenfassung und Bewertung

Abschließend sollen hier die Rahmenbedingungen im Verhältnis zur tatsächlichen Nutzung der Verkehrsmittel durch die Zielgruppe (Schülerinnen und Schüler der Kopernikusschule Freigericht) im Hinblick auf die aufgeworfenen Fragestellungen und Hypothesen analysiert werden.

Die *KONTIV*-Fragebögen ermöglichen die Erstellung einer differenzierten Momentaufnahme der Alltagsmobilität der Schüler/innen, wenngleich eingeschränkt durch fehlende Ortsangaben: Im Fragebogen hätte für jeden Weg ein Anfangsort und ein Endort erfragt werden müssen, um detaillierte Quell-Ziel-Beziehungen herausstellen zu können. Durch die fehlenden Anfangsorte (und die häufig fehlenden oder teilweise auf den Wohnort bezogenen Angaben zum Zielort) kann dies nicht ermittelt werden. Dennoch zeigt sich, daß die befragten Jugendlichen in einem Entfernungsradius von bis zu 20 Kilometern von der Schule wohnten und einen etwa ebenso großen Aktionsradius für Unternehmungen in der Freizeit hatten. Für Unternehmungen mit dem Zweck "Freizeit/Freunde" oder "Sonstiges" wurden Wegstrecken bis zu 60 Kilometern bewältigt, vereinzelt sogar bis 1.30 Uhr nachts. Die Mehrzahl der Aktivitäten spielte sich aber bezogen auf Schulwege vormittags (6 bis 14 Uhr bzw. bis 16 Uhr einschließlich nach-Hause-Wege) ab. Einkauf sowie Arzt- oder Behördentermine fielen in der Zeit von 12 bis 18 Uhr an, ab 16 Uhr standen überwiegend Aktivitäten der Freizeitgestaltung, mit Freunden oder Sonstige an. Insgesamt war die Rangfolge der Aktivitäten wie folgt: am häufigsten (neben der Kategorie "nach Hause mit 44%) waren Wege zur Schule (24,7%), sonstige Wege (14%), Freizeitwege (8,6%), Einkaufswege (6,2%) und zuletzt Arzt- oder Behördenwege (2,1%).

In der Verkehrsmittelwahl zeigt sich der Pkw als stark präferiertes Verkehrsmittel, auch im Vergleich zu anderen Untersuchungen. Die folgende Grafik zeigt beispielsweise die Verkehrsmittelwahl von Schüler/innen in Stadt und Landkreis Gießen 1993 im Vergleich zu den Daten aus unserer Erhebung.

Abb. 36: Verkehrsmittelwahl von Schüler/innen



Der öffentliche Verkehr wurde in Freigericht deutlich weniger genutzt als in Stadt und Kreis Gießen, dafür der Pkw umso mehr, vor allem von Selbstfahrern. Schon bei den Schulwegen zeigte sich die ausgeprägte Neigung zur Pkw-Nutzung mit 30% Selbstfahrern und ebenfalls fast 30% Mitfahrern. Der Anteil der Pkw-Nutzung lag bei allen Wegen, nimmt man die Motorradfahrer dazu, über 50%. Die Pkw- Selbstfahrer allein waren beim Einkauf (50%) und bei Arzt- und Behördenwegen (66,7%) die weitaus größte Gruppe. Eltern oder Geschwister traten als Transporteure kaum in Erscheinung, nur bei Arzt- oder Behördenterminen fällt auf, daß 11% der Befragten mit der Mutter gefahren sind.

Als weitere Transportmöglichkeit wird allerdings häufiger Mitfahren bei sonstigen Personen angegeben, vermutlich handelt es sich dabei zu großen Teilen um Schulkollegen. Der Bus, der ja eigens für Schüler/innen aus entfernteren Orten wie Rodenbach, Erlensee oder Neuberg fährt, wurde nur zu knapp 10% genutzt und spielte auch sonst kaum eine Rolle, die Bahn aus den bereits genannten Gründen ohnehin nicht. Zu-Fuß-Gehen wurde am stärksten beim Einkauf, bei sonstigen



Wegen und bei Freizeitwegen angegeben. Das Fahrrad war bei den Schulwegen am stärksten vertreten.

Deutlichen Einfluß auf die Verkehrsmittelwahl hatte die jeweils zurückgelegte Entfernung. Kurze Strecken bis 1 Kilometer wurden überwiegend zu Fuß zurückgelegt, doch hat auch hier der Pkw (incl. Motorrad) schon einen Anteil von gut 35%. Das Fahrrad kam auf Strecken bis etwa 3 Kilometer zum Einsatz, doch ab 2 Kilometern Entfernung überwog schon die Pkw-Nutzung. Der Bus wurde bei Entfernungen ab 3 Kilometern und die Bahn ab 10 Kilometern genutzt. Im Vergleich der Wegezeiten zeigt sich, daß das Fahrrad bei kürzeren Strecken etwa so schnell war wie der Pkw, bei längeren Strecken hatte vor allem die Bahn hier einen Vorteil. Der Pkw wurde für mittlere Strecken als schnellstes Verkehrsmittel berichtet, offenbar hat gerade das Bussystem in der Region zu lange Reisezeiten, um in dieser Beziehung konkurrenzfähig zu sein.

Ein weiteres Kriterium für die Verkehrsmittelnutzung war, wie schon auf Seite 66 gezeigt wurde, Führerscheinbesitz - und die Verteilung der Schüler/innen auf die verschiedenen Wohnorte könnte auf einen Zusammenhang mit den Feststellungen von Flade (1994) hinweisen: wenn, wie Flade feststellt, Jugendliche, die häufiger mit dem Rad fahren, später nicht so stark auf das Auto fixiert sind, spricht dies für unsere These (auf Seite 66), daß die Schüler/innen aus Freigericht öfters mit dem Fahrrad gefahren oder zu Fuß gegangen sind und daher den Führerschein nicht mit der gleichen Priorität einstufen wie die Schüler/innen aus umliegenden Gemeinden, die auf (teilweise unzureichende) ÖPNV-Angebote angewiesen sind.

Nach Tageszeiten betrachtet fand zu-Fuß-Gehen am häufigsten nachmittags statt, Fahrradfahren dagegen eher vormittags. Mit dem Pkw selbst gefahren sind die Schüler/innen am häufigsten in den Abendstunden, mitgefahren beim Vater zwischen 6 und 8 Uhr am Morgen, mit der Mutter zwischen 12 und 18 Uhr und mit sonstigen Personen vormittags oder zwischen 20 und 2 Uhr nachts. Der Bus spielte als Transportmittel nur während der Schulzeiten eine Rolle, die Bahn nur in den Abend- und Nachtstunden. Auch hier zeigt sich ein strukturelles Defizit der öffentlichen Verkehrsmittel, da sie für Freizeitwege fast gar nicht genutzt werden.

In der Gegenüberstellung zu den Anforderungen an die Nahverkehrsplanung, die in Kapitel 2 beschrieben wurden, kann festgestellt werden:

- Das von den Gesetzgebern postulierte Ziel, den ÖPNV zu einer Säule der Daseinsvorsorge auszubauen, mit dem die wichtigen Ziele der täglichen Lebensgestaltung erreicht werden können, wurde offenbar für die untersuchte Stichprobe nicht erreicht. Es wurden für Ausbau und Finanzierung der verschiedenen Verkehrsmittel unterschiedliche Prioritäten aufgezeigt, die ungleiche Behandlung der Verkehrsträger zieht sich durch alle Verwaltungs- und Politikebenen. Es kann offenbar keine Rede davon sein, daß der ÖPNV eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr sei. die Verkehrsmittelwahl der Schüler/innen vor allem bei ihren Freizeitwegen zeigt dies, auch wenn Freigericht aufgrund der Randlage im ÖPNV-Netz wie bereits angemerkt sicher besonders benachteiligt ist. In größeren Städten stellt sich die Situation oft anders dar, wie auch die Gießener Untersuchung zeigt.
- Die geforderte Beteiligung bestimmter Kreise an der Nahverkehrsplanung wurde zwar durch die Anhörungsverfahren sowie die Fahrgastzählungen und vereinzelte Fahrgastbefragungen formal eingehalten, für eine Planung, die auf die Bedürfnisse der Bevölkerung abgestimmt ist, reicht dies aber keinesfalls aus. Es müssen zielgruppenspezifische Erhebungen durchgeführt werden, um gezielt Angebote bereitstellen und vermarkten zu können. Die Schüler/innen haben offenbar auch nicht das Gefühl, auf die Planungen Einfluß nehmen zu können. Zwar sieht eine Mehrheit die Verantwortung für die Verkehrsplanung vor Ort, drei Viertel halten ihre Einflußmöglichkeiten aber für gering (möglicherweise wurde allerdings durch die Formulierung "kann ich jederzeit Einfluß nehmen" ein "Direktzugriff" auf die Verkehrsplanung suggeriert, der so natürlich nicht bestehen kann, was die Antworten eventuell skeptischer ausfallen ließ).
- Die Mobilitätsprofile und die Verkehrsmittelwahl der Schüler/innen zeigen, daß der öffentliche Personenverkehr für die Untersuchungsgruppe eine sehr geringe Relevanz hat. Insgesamt wurden nur 6,5% von 420 Wegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Die Schwachpunkte im ÖPNV-System sind bereits in der Vor-Untersuchung und nun auch in der Erhebung aufgezeigt worden:

Busse sollten öfters fahren und Verbindungen nach Alzenau, Gelnhausen, Rodenbach und Langenselbold schaffen; Busse wurden als unflexibel und unbequem wahrgenommen, sie waren zu voll und fuhren zu viele Umwege (die Reisezeiten des ÖPNV werden in der Mängelanalyse des Nahverkehrsplanes bereits mit einem Verhältnis von 1 zu 1,9 von Pkw zu ÖPNV angegeben, die Befragungsergebnisse in Abbildung 35 auf Seite 65 zeigen gleichfalls, daß die ÖPNV-Reisezeiten im Verhältnis zu hoch waren. Dies gilt insbesondere für Schulwege, die die häufigsten ÖPNV-Wege waren. Neu ist in der Befragung die Kritik an zu hohen Kosten für die öffentlichen Verkehrsmittel, oft wird der Pkw als günstigere Alternative angesehen. Es scheint, daß die Schüler/innen dies auch insofern kalkultierten, als sie häufig in Fahrgemeinschaften (mit sonstigen Personen) fuhren. Vor allem in der Ferienzeit gilt die Schülerfahrkarte im Main-Kinzig-Kreis nicht, so daß Einzelfahrscheine gekauft werden müssen, was den ÖPNV sicherlich besonders teuer erscheinen läßt.

- Auch die Tatsache, daß für 83% der Befragten der Weg zur nächsten Haltestelle höchstens 500 Meter betrug, wirkte sich auf die ÖPNV-Nutzung insgesamt kaum positiv aus. Für den ersten Schulweg ist der ÖPNV-Anteil bei einer Haltestellen-Entfernung bis 500 Metern wohl deutlich höher als bei einer weiteren Entfernung (vgl. Abb. 18 Seite 51), im gesamten Modal-Split dagegen wirkt sich dies nicht aus. Zwar sind im Nahverkehrsplan einzelne Regionen des Untersuchungsgebietes in dieser Beziehung als schlecht versorgt verzeichnet, dennoch kann dieses Ergebnis in der Stichprobe als ausreichende ÖPNV-Erschließung gelten. Die Relevanz des ÖPNV blieb dennoch für die Schüler/innen gering, die meisten kurzen Wege wurden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt, auch der Pkw wurde schon für kurze Strecken relativ häufig genutzt und dominierte ab 2 Kilometern Entfernung im Modal-Split.
- Die Relevanz des ÖPNV war überraschenderweise auch schon für die Schüler/innen ohne Führerschein gering, die entweder zu Fuß gingen (knapp 30%) oder Rad fuhren (22 %) oder im Pkw mit andern mitfahren (37,5%), den öffentlichen Verkehr nutzten auch in dieser Gruppe nur 12,5%. Hier wäre eine Zeitreihenuntersuchung notwendig, anhand der zu belegen wäre, wie sich die

Verkehrsmittelnutzung von Schüler/innen im Zeitverlauf ändert und, gegebenenfalls, wann ein Bruch eintritt und die Pkw-Nutzung solche Ausmaße annimmt.

- Bezüglich der Hypothesen ist festzustellen: Hypothese H1 kann nicht bestätigt werden. Die Schüler/innen nutzen nur in geringem Maße öffentliche Verkehrsmittel und sie sind mit diesen auch nicht zufrieden. Vor allem in der Freizeit tritt der ÖPNV völlig in den Hintergrund. Die von den Gesetzgebern formulierte Vorgabe, ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge bereitzustellen, mit dem die wesentlichen Ziele der täglichen Lebensgestaltung erreicht werden können, scheint nicht erfüllt.
- Die Hypothese H2 kann ebenfalls nicht bestätigt werden. Die Schüler, die schon einen Führerschein besitzen, nutzen zu noch geringeren Teilen die öffentlichen Verkehrsmittel. Um diese Zielgruppe zu erreichen, müssen die Bedürfnisse sehr genau erfragt und evaluiert werden, damit angebotsverbessernde Maßnahmen im ÖPNV auch wirklich als Alternative wahrgenommen werden können.

Die Verbesserung des ÖPNV, aber ebenso für Radfahrer und Fußgänger, für die Zielgruppe "Schüler/innen" sollte sich aus sozialisationstheoretischer Sicht auf jeden Fall lohnen. Wenn die Schlüsse von Flade richtig sind, daß gerade Jugendliche, die öfters mit dem Fahrrad unterwegs sind, die Notwendigkeit eines Autos nicht so hoch einschätzen und später öfters mit dem Fahrrad fahren, sollten die Zielgruppen unter den Jugendlichen auch gezielt angesprochen werden, um ihnen Alternativen zum motorisierten Individualverkehr aufzeigen zu können. Dazu gehört allerdings grundsätzlich die Bereitstellung einigermaßen regelmäßiger, auch für Abendaktivitäten nutzbarer öffentlicher Verkehrsmittel, was für Freigericht offenbar nicht in ausreichendem Maße gilt.

## 5 Literatur

(roter Text = Online-Publikationen im Internet)

BAMBERG, S., 1995: Wie bekommt man den/die Autonutzer/nutzerin in den Bus? Probleme und Ergebnisse einer Anwendung der Theorie geplanten Verhaltens im Kontext praktischer Verkehrsplanungsfragestellungen. in: Zeitschrift für Sozialpsychologie (Sonderdruck 1995), S. 243 - 262

BAMBERG, S., BIEN, W., SCHMIDT, P., 1994: Wann steigt der Automobilnutzer um? Zur Problematik der Fahrgastgewinnung im Öffentlichen Personennahverkehr. Manuskript, Institut für Angewandte und Empirische Sozialforschung, Gießen.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR (Hrsg.), 1998: Verkehr in Zahlen 1998. Hamburg

BUNDESGESETZBLATT Jahrgang 1971, Teil I

- Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG). Seite 239 f

BUNDESGESETZBLATT Jahrgang 1993, Teil I

- Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (Eisenbahnneuordnungsgesetz - ENeuOG) vom 23.12.1993, Seite 2378 ff:
- Artikel 4: Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz), S. 2395 f
- Artikel 5: Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), S. 2396 f
- Nr. 116: Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), S. 2418 f

BUNDESGESETZBLATT ONLINE: <http://bgbl.makrolog.de/AktVers/usrlogin.pl>

DIW DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG, 1996: DIW Wochenbericht 37/96. <http://www.diw-berlin.de/diwwbd/96-37-2.html>

DVWG DEUTSCHE VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE GESELLSCHAFT, 1986

Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten - Einordnung, methodische Probleme und Ergebnisse der KONTIV und anderer Haushaltsbefragungen. Schriftenreihe der DVWG Band 85. Bergisch Gladbach.

BG-DVR DIE GEWERBLICHEN BERUFSGENOSSENSCHAFTEN IN ZUSAMMENARBEIT MIT DEM DEUTSCHEN VERKEHRSSICHERHEITSRAT (Hrsg.), 1998: Infosystem Verkehr: Jugendliche im Straßenverkehr. <http://www.bg-dvr.de/fakten/jis/inhalt.htm>  
Umwelt und Straßenverkehr. <http://www.bg-dvr.de/fakten/umwelt/inhalt.htm>

DEUTSCHER BUNDESTAG, 1996:

- Bundestags-Drucksache 13/4683 vom 22.05.1996, Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage der Abgeordneten Monika Ganseforth, Brigitte Adler, Ingrid Becker-Inglau, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD - Drucksache 13/2502 - Frauen und Mobilität
- Bundestags-Drucksache 13/6270 vom 26.11.1996, Änderungsantrag der Abgeordneten Gila Altmann u.a. und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur zweiten Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 1997, hier: Einzelplan 12 Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr

DEUTSCHER BUNDESTAG, 1994 - 1999: Woche im Bundestag (WIB)

<http://www.bundestag.de/aktuell/wib/wib.htm>

DOMMER, E., SCHMIDT, P., 1995: Auf der Suche nach Gießen. Ergebnisse von Bürgerbefragungen und Stadtforschung. Gießen

EWG 1991:

- Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 über das Vorgehen der Mitgliedsstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs. Amtsblatt Nr. L 169 vom 29.6.1991 S. 0001 - 0003

EUROPÄISCHE UNION: Geltendes Gemeinschaftsrecht der EU (EUR-Lex)

<http://europa.eu.int/eur-lex/de>

FISCHER, H., ZABOROWSKI, V., 1995: Evaluation angebotsverbessernder Maßnahmen für den Umweltverbund. Eine empirische Untersuchung der Nutzer/innen des Gießener Semestertickets (unveröff. Diplomarbeit). Gießen

FLADE, A., 1992: Kind und Verkehr. Kinderverkehrsunfälle in Darmstadt 1990 und 1991. Darmstadt (IWU).

FLADE, A., KALWITZKI, K.-P., 1994: Mobilitätsverhalten. Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht. Weinheim.

FRANK-BOSCH, B., 1998: Öffentlicher Straßenpersonenverkehr 1997. in: Statistisches Bundesamt, Wirtschaft und Statistik 8/1998, S. 672 - 679. Wiesbaden.

FUHRMANN, U.; SCHMITZ, STEPHAN, 1996: Hessisches Kommunalverfassungsrecht. Gemeindeordnung, Landkreisordnung mit Einführung. 3. Aufl. Bornheim

GAK GRÜNE UND ALTERNATIVE IN DEN KOMMUNALVERTRETUNGEN HESSEN E.V., 1997: Kommunaler Haushalt - Kommunale Finanzen. Eine Einführung. Marburg.

GESETZ- UND VERORDNUNGSBLATT FÜR DAS LAND HESSEN, 1996: Bekanntmachung der Neufassung des Gesetzes zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen vom 19.1.1996. GVBl Teil I - 6. Februar 1996

HESSISCHE LANDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG, 1998: Verfassung des Landes Hessen und Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland. Wiesbaden.

HESSISCHES KULTUSMINISTERIUM: Rahmenplan Gymnasiale Oberstufe. Aufgabenfeld II, 1. Gemeinschaftskunde (Kursstrukturplan). o.J.

HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR UND LANDESENTWICKLUNG, 1995: Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen. Wiesbaden

HESSISCHES STATISTISCHES LANDESAMT: Staat und Wirtschaft in Hessen. 52. Jahrgang 1996, Ausg. 12/96; 54. Jahrgang 1999, Ausg. 1/99. Wiesbaden

HESSISCHES STATISTISCHES LANDESAMT, 1998: Karten und Statistik Hessen. Zahlen Daten Fakten. CD-ROM. Wiesbaden (gemeinsam mit dem Hessischen Landesvermessungsamt).

HOLZ, E., 1998: Zeitverwendung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen. in: Statistisches Bundesamt, Wirtschaft und Statistik 8/1998, S. 689 - 698. Wiesbaden.

INFINES INTERNATIONALES INSTITUT FÜR EMPIRISCHE SOZIALÖKONOMIE, 1997: Mobilität und Verkehr: Einstellungen der Bürger im Spiegel von Umfrageergebnissen in vergleichender sekundäranalytischer Perspektive. <http://www.tuev-ptmuv.com/hf5/infines.htm>

INSTITUT FÜR ANGEWANDTE UND EMPIRISCHE SOZIALFORSCHUNG E.V., Projekt "Verkehr und Umwelt", 1993: , Alltagsmobilität und Verkehrsmittelnutzung der Bevölkerung in Stadt und Landkreis Gießen. Zahlen und Fakten. Gießen

NAHVERKEHRSPPLAN MAIN-KINZIG-KREIS, Entwurf Planungsbüro Retzko+Topp November 1997, beschlossen durch den Kreistag des Main-Kinzig-Kreises am 30. Januar 1998, Drucksache Nr. 77/1998

REGIERUNGSPRÄSIDIUM DARMSTADT 1993: Regionaler Raumordnungsplan, Entwurf Mai 1993, Planungsregion Südhessen. Darmstadt.

SCHÄFERS, B., 1997: Politischer Atlas Deutschland: Gesellschaft, Wirtschaft, Staat. Bonn.

SCHILLER, T., MITTENDORF, V., REHMET, F., 1998: Bürgerbegehren und Bürgerentscheide in Hessen - Eine Zwischenbilanz nach fünfjähriger Praxis. Bericht der Forschungsstelle Bürgerbeteiligung und direkte Demokratie, Marburg.

SCHILLING, H., PLOCH, B., 1995: Region: Heimaten der individualisierten Gesellschaft. Frankfurt

SHELL JUGENDWERK 1999: Shell Jugendstudie 2000. <http://www.shell-jugend2000.de>

SPIEGEL VERLAG, 1993: Auto, Verkehr und Umwelt. Spiegel-Dokumentation. Hamburg

STATISTISCHES BUNDESAMT: Wirtschaft und Statistik. Ausgaben 5/1992, 12/1993, 12/1994, 12/1995, 12/1996, 12/1997, 8/1998, 12/1998. Wiesbaden.

STATISTISCHES BUNDESAMT, 1999: Basisdaten Verkehr.  
<http://www.statistik-bund.de/basis/d/verk/verktxt.htm>

TU DRESDEN (TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN), 1998: SrV - System repräsentativer Verkehrsbefragungen <http://vplno1.vkw.tu-dresden.de/vip/srvpage.htm>



Justus-Liebig-Universität Gießen  
Institut für Angewandte und  
Empirische Sozialforschung e.V.  
Karl-Glöckner-Str. 21 E  
35394 Gießen

Dr. Sebastian Bamberg  
Tel. 0641/99-23050  
Fax 0641/99-23149

Gießen,

## BEFRAGUNG

### Alltagsmobilität von Schülerinnen und Schülern der Kopernikusschule

Sehr geehrte Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufe 12,

in den letzten Jahren wurden im Main-Kinzig-Kreis von der Kreisverkehrsgesellschaft einige Veränderungen beim Busverkehr eingeführt. Das Land Hessen hat verbindlich geregelt, daß die Landkreise Nahverkehrspläne aufstellen und fortschreiben müssen, die die Veränderungen dokumentieren und die Bedürfnisse der Bevölkerung erfassen und einbringen sollen.

Ziel der vorliegenden Befragung ist es, Informationen über Ihre alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse und die dabei benutzten Verkehrsmittel zu erhalten. Sie stehen sozusagen "an der Schwelle zum Führerschein", gerade deshalb ist es für uns interessant, Aufschlüsse über Ihr Mobilitätsverhalten zu bekommen. Anhand dieser Befragungsergebnisse können wir untersuchen, ob die Planungen der öffentlichen Stellen den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer entgegenkommen oder nicht, ob die Planungsinstanzen vielleicht an den Bedürfnissen vorbei planen oder nicht.

Die Untersuchung wird von Achim Kreis durchgeführt, der damit seine Magisterarbeit schreibt, und vom Institut für Angewandte und Empirische Sozialforschung der Universität Gießen unterstützt.

Selbstverständlich ist Ihre Teilnahme an der Befragung freiwillig.

Die Fragebögen werden in der Schule mit einheitlichen Umschlägen (ohne Adressen) verteilt und eingesammelt, personenbezogene Daten (z.B. Anschriften) werden dafür nicht verarbeitet. Der Verfasser hat zu keinem Zeitpunkt Zugang zu personenbezogenen Daten. Die erhobenen Daten werden ausschließlich zu Zwecken von Forschung und Wissenschaft gebraucht. Die datenschutzrechtlichen Bestimmungen werden strikt eingehalten.

Mit herzlichem Dank für Ihre Unterstützung und freundlichen Grüßen

gez. Dr. Sebastian Bamberg

Achim Kreis

Achim Kreis  
Bonifatiusstr. 21  
63579 Freigericht

Tel. 06055/82032  
Fax 06055/909101

Ich möchte Sie herzlich bitten, den ausgehändigten Fragebogen möglichst gewissenhaft auszufüllen.

Die Teilnahme an dieser Befragung ist selbstverständlich freiwillig. Der Erfolg dieser Untersuchung hängt jedoch entscheidend von der Mitwirkung aller Befragten ab. Wir bitten Sie daher, sich an der Untersuchung zu beteiligen und den Fragebogen auszufüllen. Mit derartigen Fragebögen wurden schon seit über 20 Jahren in vielen Ländern Daten über das Mobilitätsverhalten erhoben, so daß diese Daten gut mit früher gesammelten verglichen werden können. Jede solche Untersuchung kann also einen Teil dazu beitragen, die Voraussetzungen für die Bewegungsfreiheit der Menschen zu verbessern.

### HINWEISE ZUM AUSFÜLLEN DES FRAGEBOGENS

Die Wegeprotokolle (Seite 2 und 3 im Fragebogen) beziehen sich auf Montag, den 18. Januar 1999. Bitte tragen Sie alle Wege möglichst vollständig ein, ein Weg führt dabei immer zu einem Ziel/Zweck. Tragen Sie als Verkehrsmittel dasjenige ein, das überwiegend für diesen Weg benutzt wurde, der Fußweg zur Bushaltestelle wird also nicht als eigener Weg aufgeführt. Versuchen Sie bitte, sich möglichst genau auch an die Wegezeiten (Beginn und Ankunft) zu erinnern.

### RÜCKGABE DES AUSGEFÜLLTEN FRAGEBOGENS

**Den Umschlag mit dem ausgefüllten Fragebogen (bitte keinen Namen draufschreiben und nicht zukleben) geben Sie bitte gleich wieder ab.**

Herzlichen Dank für Ihre Teilnahme!

# FRAGEBOGEN

Bezugstag ist:

Montag, 18.1.1999

A1) Geschlecht: männlich ☐<sub>1</sub> weiblich ☐<sub>2</sub>

A3) Wo wohnen Sie? PLZ \_\_\_\_\_ Ort + Ortsteil: \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_

A4) Leistungsfächer: 1. \_\_\_\_\_ 2. \_\_\_\_\_

A5) Besitzen Sie einen Führerschein? NEIN ☐<sub>1</sub> JA ☐<sub>2</sub> welche Klassen: \_\_\_\_\_A6) Welche Fahrzeuge besitzen Sie? Fahrrad ☐<sub>1</sub> Auto ☐<sub>2</sub> Motorrad ☐<sub>3</sub>A7) Können Sie in Absprache mit anderen einen PKW benutzen? JA ☐<sub>1</sub> NEIN ☐<sub>2</sub>A8) Wer besitzt in Ihrem Haushalt einen PKW? Mutter ☐<sub>1</sub> Vater ☐<sub>2</sub>  
ältere Geschwister ☐<sub>3</sub> sonstige ☐<sub>4</sub>

A9) Wie weit ist die nächste Bushaltestelle von Ihrer Wohnung entfernt?

bis 200 Meter ☐<sub>1</sub> bis 500 Meter ☐<sub>2</sub> bis 1 Km ☐<sub>3</sub> bis 2 Km ☐<sub>4</sub> > 2 Km ☐<sub>5</sub>A10) Welche der folgenden Verkehrsmittel könnten Sie Ihrer Einschätzung nach *prinzipiell* benutzen, um von Ihrer Wohnung zur Schule zu kommen? (*Prinzipiell möglich* heißt z.B., daß es zwar eine Busverbindung zwischen Ihrer Wohnung und der Schule gibt, Sie jedoch diesen Bus praktisch nie nutzen, da er Ihnen zu unattraktiv ist und/oder ein Auto zur Verfügung steht.)a) PKW ☐<sub>1</sub> b) Bus ☐<sub>2</sub> c) Fahrrad ☐<sub>3</sub> d) zu Fuß ☐<sub>4</sub>

zutreffend +2 +1 0 -1 -2 unzutreffend

A10) Die Entscheidung, ob in meiner Gemeinde  
Straßen gebaut werden oder Busse fahren,  
liegt im wesentlichen bei den Kommunalpolitikern. ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

A11) Auf die Verkehrspolitik in meiner Gemeinde ☐ ☐ ☐ ☐ ☐  
kann ich jederzeit Einfluß nehmen.

zutreffend +2 +1 0 -1 -2 unzutreffend

**Ganz wichtig beim Ausfüllen der nächsten beiden Seiten (Wegeprotokolle)!**

Die folgenden Fragen auf den Seiten 2 und 3 beziehen sich auf den gestrigen Montag, 18.1.99 (Bezugstag).

Bitte vergessen Sie keine Wege! Auch Fußwege, kurze Wege (der berühmte Gang zum Briefkasten) sowie Heim- und Rückwege sind wichtig, Wege innerhalb der Schule aber zum Beispiel nicht, da sie alle dem Ziel/Zweck Schule dienen.

K1) An diesem Tag **nicht**  
**weggegangen:** ☐<sub>1</sub>  
weiter mit Seite 4 oben im  
Fragebogen

**Bezugstag:**  
Montag, 18. Januar 1999

K3) Ausgangspunkt des ersten  
**Weges:** Wohnung ☐<sub>1</sub>  
Anderer, und zwar:  
PLZ: \_ \_ \_ \_ \_ Ort \_\_\_\_\_

Um wieviel **Uhr** haben  
Sie diesen Weg



Zu welchem **Ziel** bzw.  
**Zweck** haben Sie  
diesen Weg  
unternommen?



Mit welchem  
**Verkehrs-** mittel bzw.  
**Verkehrs-** mitteln sind  
Sie zu Ihrem Ziel



**Wo** lag dieses Ziel?



Um wieviel **Uhr** sind  
Sie dort angekommen  
und wieviele Kilometer  
haben Sie



Sind Sie von dort aus  
später **weitergegangen**  
/ **gefahren** bzw.  
**zurückgegangen**  
/ **gefahren**?



### ERSTER WEG

Beginn: \_\_\_\_ : \_\_\_\_ Uhr

#### ZIEL/ZWECK

Schule ☐<sub>1</sub>  
Einkaufen ☐<sub>2</sub>  
Freizeit/Freunde ☐<sub>3</sub>  
Arzt/Behörde ☐<sub>4</sub>  
nach Hause ☐<sub>5</sub>  
Sonstiges ☐<sub>6</sub>

#### VERKEHRSMITTEL

zu Fuß ☐<sub>1</sub>  
Fahrrad ☐<sub>2</sub>  
Motorrad ☐<sub>3</sub>  
PKW als Fahrer/in ☐<sub>4</sub>  
PKW als Mitfahrer/in  
bei:  
Mutter ☐<sub>5</sub> Vater ☐<sub>6</sub>  
ält. Geschw. ☐<sub>7</sub> Andere ☐<sub>8</sub>  
Bus ☐<sub>9</sub>  
Bahn ☐<sub>10</sub>

#### ZIELORT

Schule ☐<sub>1</sub>

Sonstiges Ziel, und zwar:

Straße: \_\_\_\_\_

Ort: \_\_\_\_\_

#### ANKUNFT

Uhrzeit: \_\_\_\_ : \_\_\_\_ Uhr

Entfernung: \_\_\_\_ , \_\_\_\_  
km

**JA** ☐<sub>1</sub> nächster Weg:  
nächste Spalte

**NEIN** ☐<sub>2</sub> weiter auf  
Seite 4 im Fragebogen

### ZWEITER WEG

Beginn: \_\_\_\_ : \_\_\_\_ Uhr

#### ZIEL/ZWECK

Schule ☐<sub>1</sub>  
Einkaufen ☐<sub>2</sub>  
Freizeit/Freunde ☐<sub>3</sub>  
Arzt/Behörde ☐<sub>4</sub>  
nach Hause ☐<sub>5</sub>  
Sonstiges ☐<sub>6</sub>

#### VERKEHRSMITTEL

zu Fuß ☐<sub>1</sub>  
Fahrrad ☐<sub>2</sub>  
Motorrad ☐<sub>3</sub>  
PKW als Fahrer/in ☐<sub>4</sub>  
PKW als Mitfahrer/in  
bei:  
Mutter ☐<sub>5</sub> Vater ☐<sub>6</sub>  
ält. Geschw. ☐<sub>7</sub> Andere ☐<sub>8</sub>  
Bus ☐<sub>9</sub>  
Bahn ☐<sub>10</sub>

#### ZIELORT

Schule ☐<sub>1</sub>

Sonstiges Ziel, und zwar:

Straße: \_\_\_\_\_

Ort: \_\_\_\_\_

#### ANKUNFT

Uhrzeit: \_\_\_\_ : \_\_\_\_ Uhr

Entfernung: \_\_\_\_ , \_\_\_\_  
km

**JA** ☐<sub>1</sub> nächster Weg:  
nächste Spalte

**NEIN** ☐<sub>2</sub> weiter auf  
Seite 4 im Fragebogen

### DRITTER WEG

Beginn: \_\_\_\_ : \_\_\_\_ Uhr

#### ZIEL/ZWECK

Schule ☐<sub>1</sub>  
Einkaufen ☐<sub>2</sub>  
Freizeit/Freunde ☐<sub>3</sub>  
Arzt/Behörde ☐<sub>4</sub>  
nach Hause ☐<sub>5</sub>  
Sonstiges ☐<sub>6</sub>

#### VERKEHRSMITTEL

zu Fuß ☐<sub>1</sub>  
Fahrrad ☐<sub>2</sub>  
Motorrad ☐<sub>3</sub>  
PKW als Fahrer/in ☐<sub>4</sub>  
PKW als Mitfahrer/in  
bei:  
Mutter ☐<sub>5</sub> Vater ☐<sub>6</sub>  
ält. Geschw. ☐<sub>7</sub> Andere ☐<sub>8</sub>  
Bus ☐<sub>9</sub>  
Bahn ☐<sub>10</sub>

#### ZIELORT

Schule ☐<sub>1</sub>

Sonstiges Ziel, und zwar:

Straße: \_\_\_\_\_

Ort: \_\_\_\_\_

#### ANKUNFT

Uhrzeit: \_\_\_\_ : \_\_\_\_ Uhr

Entfernung: \_\_\_\_ , \_\_\_\_  
km

**JA** ☐<sub>1</sub> nächster Weg:  
nächste Spalte

**NEIN** ☐<sub>2</sub> weiter auf  
Seite 4 im Fragebogen

**Bitte beachten Sie, daß sich Ihre Angaben auf  
Montag, den 18.01.1999 beziehen.**

Um wieviel **Uhr** haben  
Sie diesen Weg



Zu welchem **Ziel** bzw.  
**Zweck** haben Sie  
diesen Weg  
unternommen?



Mit welchem  
**Verkehrs- mittel** bzw.  
**Verkehrs- mitteln** sind  
Sie zu Ihrem Ziel



**Wo** lag dieses Ziel?



Um wieviel **Uhr** sind  
Sie dort angekommen  
und wieviele Kilometer  
haben Sie



Sind Sie von dort aus  
später **weitergegangen**  
/ **gefahren** bzw.  
**zurückgegangen**  
/ **gefahren**?



#### VIERTER WEG

Beginn: \_\_\_\_ : \_\_\_\_ Uhr

#### ZIEL/ZWECK

Schule ☐ <sub>1</sub>  
Einkaufen ☐ <sub>2</sub>  
Freizeit/Freunde ☐ <sub>3</sub>  
Arzt/Behörde ☐ <sub>4</sub>  
nach Hause ☐ <sub>5</sub>  
Sonstiges ☐ <sub>6</sub>

#### VERKEHRSMITTEL

zu Fuß ☐ <sub>1</sub>  
Fahrrad ☐ <sub>2</sub>  
Motorrad ☐ <sub>3</sub>  
PKW als Fahrer/in ☐ <sub>4</sub>  
PKW als Mitfahrer/in  
bei:  
Mutter ☐ <sub>5</sub> Vater ☐ <sub>6</sub>  
ält. Geschw. ☐ <sub>7</sub> Andere ☐ <sub>8</sub>  
Bus ☐ <sub>9</sub>  
Bahn ☐ <sub>10</sub>

#### ZIELORT

Schule ☐ <sub>1</sub>

Sonstiges Ziel, und zwar:

Straße: \_\_\_\_\_

Ort: \_\_\_\_\_

#### ANKUNFT

Uhrzeit: \_\_\_\_ : \_\_\_\_ Uhr

Entfernung: \_\_\_\_ , \_\_\_\_  
km

**JA** ☐ <sub>1</sub> nächster Weg:  
nächste Spalte

**NEIN** ☐ <sub>2</sub> weiter auf  
Seite 4 im Fragebogen

#### FÜNFTER WEG

Beginn: \_\_\_\_ : \_\_\_\_ Uhr

#### ZIEL/ZWECK

Schule ☐ <sub>1</sub>  
Einkaufen ☐ <sub>2</sub>  
Freizeit/Freunde ☐ <sub>3</sub>  
Arzt/Behörde ☐ <sub>4</sub>  
nach Hause ☐ <sub>5</sub>  
Sonstiges ☐ <sub>6</sub>

#### VERKEHRSMITTEL

zu Fuß ☐ <sub>1</sub>  
Fahrrad ☐ <sub>2</sub>  
Motorrad ☐ <sub>3</sub>  
PKW als Fahrer/in ☐ <sub>4</sub>  
PKW als Mitfahrer/in  
bei:  
Mutter ☐ <sub>5</sub> Vater ☐ <sub>6</sub>  
ält. Geschw. ☐ <sub>7</sub> Andere ☐ <sub>8</sub>  
Bus ☐ <sub>9</sub>  
Bahn ☐ <sub>10</sub>

#### ZIELORT

Schule ☐ <sub>1</sub>

Sonstiges Ziel, und zwar:

Straße: \_\_\_\_\_

Ort: \_\_\_\_\_

#### ANKUNFT

Uhrzeit: \_\_\_\_ : \_\_\_\_ Uhr

Entfernung: \_\_\_\_ , \_\_\_\_  
km

**JA** ☐ <sub>1</sub> nächster Weg:  
nächste Spalte

**NEIN** ☐ <sub>2</sub> weiter auf  
Seite 4 im Fragebogen

#### SECHSTER WEG

Beginn: \_\_\_\_ : \_\_\_\_ Uhr

#### ZIEL/ZWECK

Schule ☐ <sub>1</sub>  
Einkaufen ☐ <sub>2</sub>  
Freizeit/Freunde ☐ <sub>3</sub>  
Arzt/Behörde ☐ <sub>4</sub>  
nach Hause ☐ <sub>5</sub>  
Sonstiges ☐ <sub>6</sub>

#### VERKEHRSMITTEL

zu Fuß ☐ <sub>1</sub>  
Fahrrad ☐ <sub>2</sub>  
Motorrad ☐ <sub>3</sub>  
PKW als Fahrer/in ☐ <sub>4</sub>  
PKW als Mitfahrer/in  
bei:  
Mutter ☐ <sub>5</sub> Vater ☐ <sub>6</sub>  
ält. Geschw. ☐ <sub>7</sub> Andere ☐ <sub>8</sub>  
Bus ☐ <sub>9</sub>  
Bahn ☐ <sub>10</sub>

#### ZIELORT

Schule ☐ <sub>1</sub>

Sonstiges Ziel, und zwar:

Straße: \_\_\_\_\_

Ort: \_\_\_\_\_

#### ANKUNFT

Uhrzeit: \_\_\_\_ : \_\_\_\_ Uhr

Entfernung: \_\_\_\_ , \_\_\_\_  
km

**JA** ☐ <sub>1</sub> nächster Weg:  
nächste Spalte

**NEIN** ☐ <sub>2</sub> weiter auf  
Seite 4 im Fragebogen

## **Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!**

Wenn Sie Anregungen, Kritik etc. zur Verkehrspolitik oder zum Fragebogen haben, schreiben sie diese bitte hier auf oder auf ein gesondertes Blatt, das Sie dem Fragebogen beifügen.

---

---

---

---

---

---

---

---

### **ERKLÄRUNG ZUM DATENSCHUTZ:**

Wenn Sie an der Befragung nicht teilnehmen möchten, entstehen Ihnen daraus keinerlei Nachteile. Selbstverständlich bleiben alle Ihre Angaben anonym. Das Institut für Angewandte und Empirische Sozialforschung und der Verfasser der Arbeit kennen weder Ihren Namen noch Ihre Adresse. Alle Fragebögen werden vertraulich behandelt. Sie werden nicht an dritte Personen weitergegeben. Ihre Angaben werden ausschließlich zu wissenschaftlichen und planerischen Zwecken verwendet.

Für die Befragung werden keine personenbezogenen Daten verarbeitet, insbesondere keine Adressen, da die Fragebögen in neutralen Umschlägen verteilt und eingesammelt werden.

Für weitere Rückfragen stehen Ihnen Herr Kreis (06055/82032) oder Herr Bamberg (0641/99-23050) gerne zur Verfügung.

- Dringend: Ein Bus um 15.05 Uhr in die Ortsteile von Freigericht von der Schule aus! Bisherige Busverbindung erst um 16.00 Uhr!
- Bahnhof Langenselbold könnte besser mit dem Bus erreicht werden / mehr Bushaltestellen
- Verkehrspolitik erscheint mir bezüglich öffentlicher Verkehrsmittel unzureichend. die Privatisierung großer Teile öffentlicher Verkehrsbetriebe im ländlichen Raum, wie auch die Gründung des RMV führten großteils zu Preiserhöhungen und machen diese neben unflexiblen Abfahrtszeiten unattraktiver.
- Seit ich meinen Führerschein habe (1 Jahr) verzichte ich nicht auf mein Auto. Aus praktischen Vorteilen habe ich auch noch keine Fahrgemeinschaft gebildet. Vorausgesetzt, die Fahrpreise würden im öffentlichen Nah- und Fernverkehr gesenkt, wäre eine Möglichkeit zur Vermeidung des Autofahrens für mich gegeben.
- Es wäre hilfreich, wenn auch an Wochenenden und Nachts Busse fahren würden, vielleicht alle 2 Stunden
- Ich finde es sollten teilweise andere Geschwindigkeitsschilder aufgestellt werden, da teilweise auf Straßen, die für 80 Km/h geeignet wären nur 30 Km/h gefahren werden darf, und so der Verkehr gestaut wird. Beispiel Adolf-Reichwein-Str. in Rodenbach, sie liegt fast außerhalb des Wohngebietes
- Am meisten stört mich in der Verkehrspolitik der "Schilderwald". Manchmal gibt es zu viele, manchmal zu wenige Schilder! Außerdem sind oftmals die Geschwindigkeitsbegrenzungen an Stellen einfach unangebracht! Ansonsten fand ich diese Befragung sehr interessant, da man sich mit solchen Fragen sonst eigentlich nie beschäftigt!
- Die Buspreise (besonders die des Schulbusses) sind ziemlich hoch. Wenn es schon Schülerpreise gibt, sollen die bitte auch für alle Schüler und nicht nur bis zu einem Alter von 16 Jahren gelten.
- Das Bussystem in / zwischen Neuenhaßlau / Freigericht / Gelnhausen / Hanau ist generell zu teuer und kaum nutzbar. Eine Busfahrt nach Somborn kostet von Langenselbold (Heuser) genausoviel wie von Neuenhaßlau (Bierwerth), obwohl der Weg etwa doppelt so lang ist (Monatskarte 76,50 DM von X nach Somborn). Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wird nicht dadurch attraktiver, daß es günstiger ist, sich ein Auto zu leisten, da damit auch andere Wege als nur die zur Schule zurückgelegt werden können.
- Die Busverbindung Freigericht-Oberrodenbach-Rodenbach sollte endlich eingerichtet werden da man, um von Somborn nach Oberrodenbach zu kommen ca. 4 Km einen Weg von ca. 10 Km oder mehr fahren muß (Gondsroth, Neuenhaßlau, Niederrodenbach, Oberrodenbach). Ich kenne viele Leute die dies begrüßen würden incl. mir.
- Preise für öffentliche Verkehrsmittel sollten verringert werden, da nur so eine vermehrte Nutzung möglich und lohnend ist.
- Die Buspreise sollten niedriger sein, um das Busfahren attraktiver zu gestalten. Im Moment ist es günstiger mit dem Auto zu fahren! Auch die Bahnpreise sind recht hoch und die BahnCard o.ä. lohnt sich trotzdem nur für Vielfahrer! Die Busse auch zu kleineren Orten sollten vor allem am Wochenende abends und nachts öfter fahren (z.B. Samstags 20.00 Uhr der letzte Bus!).

- Verkehrsverbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus) von Somborn nach Gelnhausen sind extrem schlecht (lange Wartezeiten durch Umsteigen in Neuenhaßlau; dort teilweise über 1/2 Stunde Aufenthalt. Am Wochenende und abends fahren größtenteils auf dieser Strecke überhaupt keine Busse.
- Auch während der gesamten Nacht sollten öffentliche Verkehrsmittel fahren (ungefährlicher als Trampen / billiger als Taxi etc.). Außerdem sollten die Preise endlich mal der Entfernung angepaßt werden. Es kann ja nicht sein, daß eine Fahrt in einem Schulbus von Rodenbach nach Somborn, der noch dazu überfüllt ist, 5,70 DM kostet.
- mehr Geschwindigkeitskontrollen in Tempo-30-Zonen, schlecht geschaltete Ampelanlage sind heute keine Seltenheit ->> höhere Umweltbelastung, Staus etc.
- Busverkehr von Rodenbach nach Somborn: Bus fährt nur zur ersten Stunde und frühestens nach der fünften Stunde nach Hause
- schlechte Busverbindungen, die zum Teil nicht direkt zum Zielort führen. zu hohe Buskosten (5,60 DM Neuberg - Hanau)
- Busfahrer sollen sich gefälligst dem Km/h anpassen!!! mehr Busse zur Schule
- es sollten vom RMV mehr Busse zur Verfügung stehen, damit eine Überfüllung der Schulbusse vor allem vermieden wird. außerdem sollten es noch mehr Busverbindungen (zwischen den kleineren Ortschaften) geben.
- RMV benutze ich zwar öfters, dann aber meist mit entsprechenden Monats-/Jahreskarten diverser Freunde/Bekannte; ansonsten ist die RMV-Benutzung zu teuer, besonders, wenn man mit mehreren Personen unterwegs ist.
- Obwohl ich in der Nähe Bayerns wohne, gibt es kaum Möglichkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln dorthin zu gelangen!
- Bushaltestellen auch an weniger zentralen/wichtigen Punkten (z.B. Aussiedlerhöfe). Deutlich niedrigere Preise im öffentlichen Nahverkehr!!! Wenn ich (was nicht möglich ist) alle Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen würde, käme ich täglich auf Kosten von 15,- DM oder mehr.
- Es sollten mehr Busse eingesetzt werden, da das ständige Gedrängel (jeden Morgen) echt nerven und den Bus als Transportmittel nicht gerade attraktiver macht. Außerdem ist es der Fall, daß jeden Morgen dieselben Personen sitzen bzw. stehen, trotzdem alle denselben Preis bezahlen.
- Der Schilderwald auf den Straßen ist oft verwirrend, ebenso könnte man temporäre Geschwindigkeitsbeschränkungen einführen.
- Ich finde es unmöglich, daß keine Busse von Neuberg nach Langenselbold (und zurück) fahren, obwohl beide Orte Nachbarortschaften sind. Auch sind die Busfahrpreise zu teuer. (von Neuberg nach Erlensee ist es genauso teuer wie von Neuberg nach Hanau, obwohl 5 Km weiter). Schulbusse sind generell viel zu voll.
- Am gravierendsten ist für mich, daß in meinem Umkreis nur die Bahnhöfe Gelnhausen und Langenselbold sind, die man sehr schwer erreichen kann, weil die Busverbindungen sehr schlecht sind. Nach Langenselbold zum Beispiel am Wochenende nur 2-3 Busse pro Tag.
- absolut überteuerte Bus- und Zugpreise; teilweise unfreundliche Busfahrer, Wochenende zu wenig Busverbindungen; nachts kaum noch Busmöglichkeiten (spät abends)



- Verkehrspolitik: Die öffentliche Verkehrsanbindung mit dem Bus nach Somborn (von Rodenbach) kostet 5,90 DM. Das ist entschieden zu teuer. Angenommen man hat für einen Tag in die Schule keine private Mitfahrgelegenheit, so muß man 11,80 DM bezahlen. das kann ja wohl nicht angehen!
- Busse haben immer Verspätung. Zum Teil unfreundliche Busfahrer. Man hat keine Möglichkeiten, sich abends/nachts mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortzubewegen. Zu teuer, da kann man ja gleich mit dem Taxi fahren!
- Kosten für öffentliche Verkehrsmittel könnten etwas günstiger sein, damit mehr Menschen diese auch nutzen. Das könnte die Umwelt in Bezug auf Luftverschmutzung durch Abgase etwas entlasten.
- Ich denke, daß die Fahrtkosten des öffentlichen Verkehrs zu teuer sind. Außerdem war es bei uns im Schulbus immer zu voll und aus diesem Grund ist es viel bequemer mit dem PKW zu fahren.
- Die öffentlichen Verkehrsverbindungen, wie Busse sind viel zu teuer. so bezahlt man z.B. von Neuberg nach Erlensee ca. 6 Km 5,90 DM.
- Ich finde es nicht okay, daß oftmals Busse, die nach dem Fahrplan um einer bestimmten Uhrzeit an der Haltestelle sein müßten, gar nicht auftauchen.
- Meiner Meinung nach sind die Schulbusse teilweise viel zu überfüllt und stellen eine Gefahr für den Verkehr dar. Die öffentlichen Busse haben oft Verspätung.
- Meiner Meinung nach sollten mehr Busverbindungen von Hanau nach Rodenbach eingeführt werden. Der letzte Bus nach Rodenbach fährt um 18.45 Uhr und irgendwann einer nach 22.00 Uhr noch, und das ist echt das Letzte. Ich finde es unmöglich, da es viele Leute gibt, die bis 20.00 Uhr arbeiten. Wie sollen die dann nach Hause kommen, wenn sie auf öffentl. Verkehrsmittel angewiesen sind? Außerdem könnten die Busse pünktlicher sein!
- Leider sind die Buspreise von Langenselbold nach Hanau so teuer, daß ich es vorziehe mit dem Auto zu fahren. Außerdem fährt der letzte Bus von Hanau nach Langenselbold bereits um 19.00 Uhr.
- Verkehrsbetriebe müssen von Steuern weiterhin befreit bleiben. Es muß, zum Umweltschutz, ein gut durchdachtes Verbindungsnetz mit öffentlichen Verkehrsmitteln geschaffen werden. Dadurch müßten in den Bereichen: Kosten und Flexibilität entscheidende Verbesserungen erzielt werden.
- zu hohe Preise für öffentliche Verkehrsmittel, breitere Straßen
- öffentliche Verkehrsmittel zu teuer!!!! Verbindung mit öffentl. Verkehrsmitteln sehr schlecht!!! (z.B. mit bus nach Langenselbold, Erlensee, ...) (gut: Gelnhäuser Stadtbus!!) Benzinkosten (schon jetzt) viel zu teuer!!!! Anregung: Fahrradweg Somborn - Bernbach! Tempo 30 km/h in Orten zu niedrig!!! (Verbrauch u. Umweltbelastung gerade bei dieser Geschwindigkeit enorm hoch), Vorschlag 50 Km/h
- Wozu dient die Umfrage? Wird Kritik, sofern die meisten die gleiche Kritik äußern, verwirklicht bzw. die Forderungen? Die Verkehrspolitik (Bahn, Bus) könnte dafür sorgen, daß die Fahrpreise nicht so hoch sind. Beispielsweise: Ein Mal Hanau und zurück von Somborn ca. 12 DM. Von Somborn nach Rodenbach genausoviel, obwohl die Entfernung kürzer ist!
- Bessere (Zeiten, Orte) und vor allem billigere Busverbindungen? Ich sehe nicht ein 6,00 DM für eine Busfahrt n. Rodenbach oder v. Rodenbach n. Hanau

(ebenfalls 6 DM) zu bezahlen, da lasse ich mich lieber mit dem PKW fahren. Jeder beschwert sich niemand würde mit dem Bus fahren und sich umweltbewußt verhalten. Bei diesen Preisen kein Wunder.

- Meiner Meinung nach sind die Busfahrkarten viel zu teuer. Ich fahre regelmäßig nach Hanau und muß für eine Fahrt 6 DM bezahlen. Das heißt 12 DM. Wenn ich mit dem Auto fahre spare ich eine Menge Geld. Und dann beschweren sich die Leute, daß die öffentlichen Verkehrsmittel zu wenig genutzt werden. Die öffentl. Verkehrsmittel sollen dafür da sein, auch die Umwelt etwas zu entlasten, aber wer will so viel Geld dafür ausgeben, wenn man auf anderen Wegen sparen kann. Das ist alles etwas widersprüchlich.
- öffentliche Verkehrsmittel sind zu teuer für mich!!
- öffentliche Verkehrsmittel sind zu teuer und die Verbindungen zu schlecht! Wenn schon das Benzin teurer werden soll, müssen die öffentl. Verkehrsmittel billiger werden!!!
- teils schlechte Busverbindungen, zu teure Busfahrpreise!
- zu schlechte Busverbindungen, z.B. fährt von Freigericht nach Rodenbach direkt kein Bus. Buspreise zu teuer (Rodenbach und Hanau -> gleicher Preis, obwohl Hanau weiter entfernt ist). am Wochenende fahren zu wenige Busse. Verspätung der Busse. nach 22.00 Uhr fährt kein Bus mehr, so hat man nicht die Möglichkeit, nachts mit dem Bus zu fahren.
- unfreundliches Personal - keine angenehmen Fahrbedingungen (eklig, zu laut etc.) - zu teuer. Nach der 2. und 8. Std. hält der Schulbus nicht mehr an jeder Haltestelle, so müßte ich mehr als 2 Km laufen. Nicht genug Sitzplätze.
- die meisten öffentlichen Verkehrsmittel sind zu teuer. Der Service entspricht nicht den Preisen (z.B. dreckig, weiter Weg von Haltestelle zum Zielort, unfreundliches Personal).
- Die Bussituation in Rodenbach ist sehr schlecht. Abends kommt man nur schwer nach Hanau.
- Mehr Bushaltestellen. Durch Parkgebühren im Dorf Busse subventionieren.
- Die öffentlichen Verkehrsmittel sind viel zu teuer, besonders Schulbus von Rodenbach - Somborn einzelne Fahrt 5,80 DM. Nicht so gute Verbindungen zwischen den Orten, Abfahrtszeiten sind sehr ungünstig. Besonders Abends.
- Öffentliche Verkehrsmittel sind sauteuer.
- öffentliche Verkehrsmittel sind zu teuer (auch unzuverlässig bei Schnee etc.). keine Möglichkeit von Rodenbach nach Erlensee zu kommen (keine direkte Busverbindung); auch nach Langenselbold keine direkte Busverbindung).